16e Année. — N° 788. PRIX EXCEPTIONNEL : 25 CENTIMES. 25 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

Voulez-Vous Gagner cette AUTOMOBILE ?

MACNEFERT

QUEL CHAMPION AURIEZ-VOUS SOUHAITÉ D'ÊTRE ?

Voir dans ce Numéro le Règlement du "CONCOURS DU CHAMPION": 200 Prix, d'une valeur de 20.000 francs

PIERRE LAFITTE : Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"SWAN SAFETY"

LE PORTE-PLUME RÉSERVOIR
DE TOUS LES SPORTSMEN
N'A AUCUN MÉCANISME INTÉRIEUR

IL EST TOUJOURS PRÊT A ÉCRIRE

CHEZ TOUS LES PAPETIERS

BRENTANO'S, 37, Av. de l'Opéra - PARIS - A.K.WATTS, 106, Rue Richelieu

A.G. Spalding & Bros

SPORTS ATHLÉTIQUES ET ACCESSOIRES

Société Anonyme Française des Etablissements Spalding

SIÈGE SOCIAL
27, Rue Tronchet, PARIS
Téléphone : Louvre 31-21

MAISON DE VENTE PRINCIPALE
35, Boulevard des Capucines (au cœur de PARIS)
Téléphone : 269-83
Adresse télégraphique : SPALGOF - PARIS

TOUS LES
ARTICLES DE SPORT
Les Meilleurs au Monde pour

Le Golf, le Tennis, la Boxe,
le Football, le Hockey,
le Cricket, le Croquet,
le Bowling, le Patinage,
la Crosse, la Natation,
les Sports d'Hiver.

VÊTEMENTS DE SPORT
CHAUSSURES DE SPORT
TOUS ACCESSOIRES de SPORT

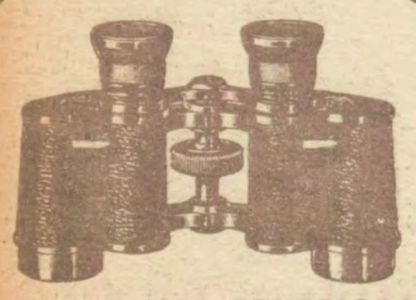
Qualité incontestablement la Première
Grand Prix - Médaille d'Or Exposition 1900

NEURASTHÉNIQUES
tous les 2 ou 3 jours un Grain de Vals au repas du soir régularise les fonctions digestives.

Fruitiers
GARIEL. 2ter, Quai de la Mégisserie-Paris
GRILLAGES GALVANISES
GARIEL 2ter, Quai de la Mégisserie PARIS
CLOTURE DE CHASSE

FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

Busch



EN VENTE chez tous les OPTICIENS

Principaux dépositaires à Paris :
HAZEBROUCQ, 16, rue de la Paix
JOURDAN, 107, rue Lafayette
TISSOT, 33, avenue de l'Opéra

Jumelles à prismes de campagne, marine et théâtre
Grossissement 3 1/2 à 18 fois. Volume réduit. Grande clarté

GRAND PRIX BRUXELLES 1910. Catalogue gratis franco sur demande à
Emile BUSCH, Société Anonyme, 127, rue de Turenne, PARIS
Rathenow, Londres, Berlin, Hambourg, Vienne, Buenos-Ayres

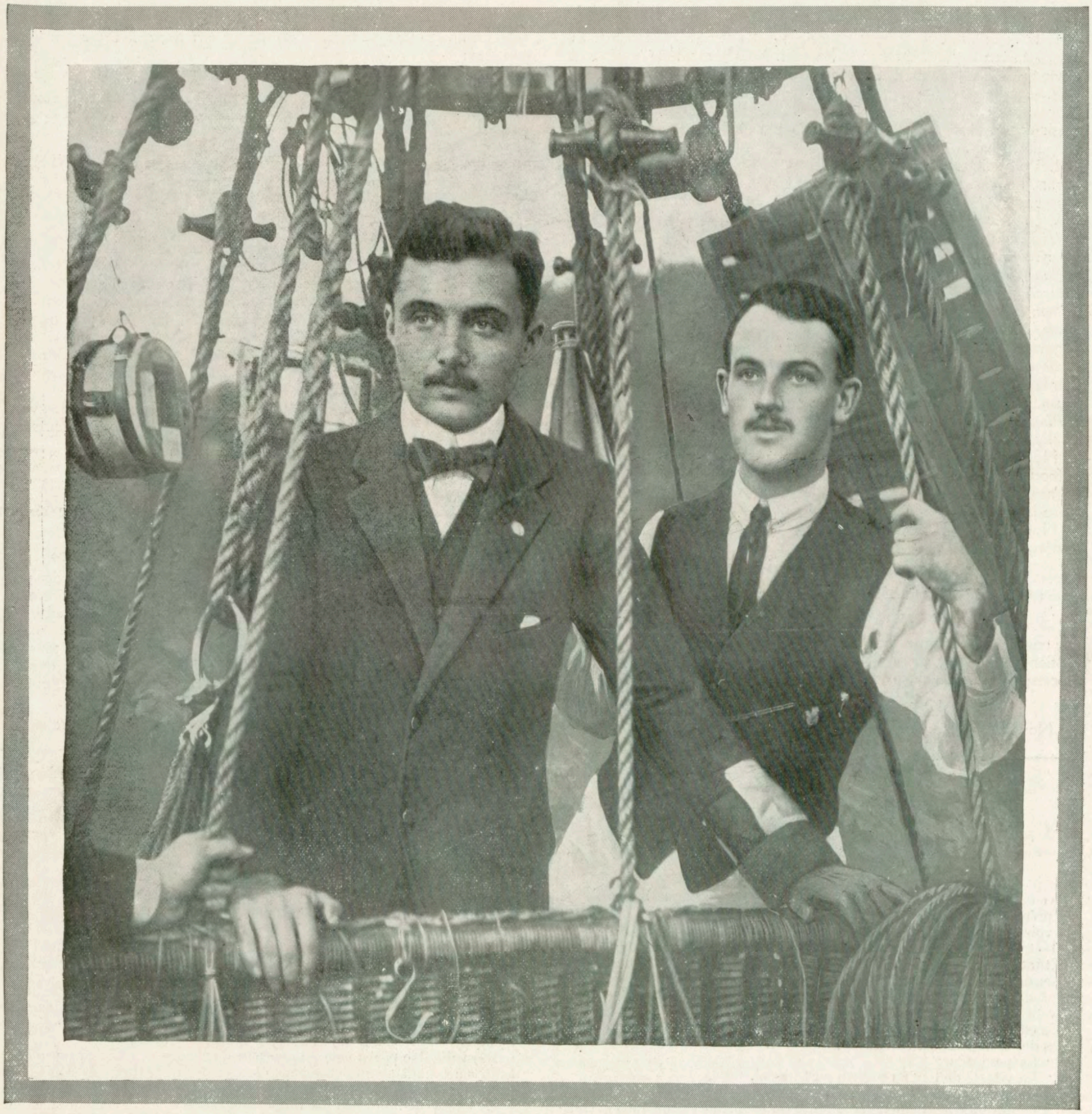
16e Année. — N° 788. Numéro Exceprionnel : 25 Centimes. 25 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Elysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicite : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



LES VAINQUEURS DE LA COUPE GORDON-BENNETT

Une fois de plus, la Coupe Gordon-Bennett des sphériques nous a échappé. Pour la quatrième fois, l'Amérique triomphe. Un seul ballon traversa la Manche. La tentative était d'ailleurs très audacieuse. Elle réussit aux aéronautes Ralph Upson et Preston qui couvrirent 640 kilomètres, atterrissant au nord de Bridlington, dans le Yorkshire (Angleterre). Honeywell et Wade (Américains) étaient seconds avec 480 kilomètres seulement. Les Français se classaient ainsi : René Rumpelmayer et Mme Goldschmilt, 4es ; Alfred Leblanc et Emile Dubonnet, 10es, et Bienaimé et Schneider, 15es.

A NOS LECTEURS

La *Vie au Grand Air* entre aujourd'hui dans une nouvelle période de son existence. L'empressement de nos lecteurs à nous conserver leur confiance nous force à redoubler d'efforts pour la mériter et pour nous maintenir à la hauteur du courant irrésistible qui se produit en faveur du Sport dans la société moderne.

Il est presque banal de venir déclarer, à l'époque actuelle, que le Sport est indispensable à la vie, et cette nouvelle conception, qui eût semblé si étrange à nos pères, nous permet d'assister à une renaissance prodigieuse de notre race qui a trouvé là une source d'énergie, de sang-froid et d'héroïsme, que nos ancêtres ne soupçonnaient pas.

La *Vie au Grand Air* est le reflet de cette renaissance ; c'est elle qui relate les exploits qui forcent chaque jour notre enthousiasme, et non plus avec la hâte du quotidien, mais avec le recul et le soin qui conviennent à une revue hebdomadaire, sérieuse, technique et scientifique. C'est elle aussi, qui glorifie les champions et indique aux jeunes la façon de s'entraîner et le moyen de rivaliser avec les meilleurs. Pour réussir dans sa tâche, elle s'est assuré la plus belle collaboration que l'on puisse rêver.

Les chroniqueurs les plus goûtés, les écrivains sportifs les plus compétents, les champions les plus célèbres et les plus aimés du public comptent parmi les collaborateurs de la *Vie au Grand Air*. Nous relevons, en effet, dans les derniers numéros parus, les signatures de : *André Beaumont, Bielovucic, Louis Bréguet, Brindejonc des Moulinais, Maurice Farman, Garros, Alfred Leblanc, Léon Morane, Jacques Mortane, Marc Pourpe, Jules Védrines,* pour l'aviation ; *Bienaimé, François Peyrey, Rumpelmayer*, pour l'aéronautique ; *Jean Bouin, Pierre Failliot, de Fleurac,* pour la course à pied ; *Georges Boillot, Georges Prade, Paul Meyan, Henri Mirguet*, pour l'automobile ; *Burgess*, pour la natation ; *René Riondet, Stuart*, pour l'hippisme ; *Max Decugis, Quellenec,* pour le tennis ; *Petit-Breton, Paul Hamelle, Maurice Martin,* pour le cyclisme ; *Jacques Dedet, Chayriguès*, pour le football ; *Louis Doyen, Georges Le Roy*, pour l'aviron ; *Pierre Guyard*, pour le golf ; *de Plument*, pour le polo ; *de la Frégeolière*, pour les sports d'hiver ; *Casella*, pour l'alpinisme ; *W. Lewis, Jacques Mortane*, pour la boxe, etc.

Nos photographes sont partout ; il n'est pas un habitué des terrains de football, des matches de boxe, des réunions de courses, des vélodromes, des circuits automobiles ou des champs d'aviation qui ne connaisse la fameuse équipe de la *Vie au Grand Air*

Notre nouvelle formule qui nous a permis de donner dans un numéro sur deux

TROIS "DOUBLES PAGES"

a été très goûtée du public, et nous la conserverons.

NOS HORS-TEXTE

que nous continuerons à publier dans ceux de nos numéros qui ne contiendront qu'une double page, formeront une galerie où figureront successivement tous ceux qui se sont signalés par un exploit sportif.

NOS NUMÉROS DOUBLES

Nous publierons, chaque mois, un Numéro Double, comme nous l'avons fait depuis six mois pour *l'Education Physique, l'Entraînement dans tous les sports, les Grands Prix hippique et automobile, le Tour de France cycliste, l'Aviation* et *l'Automobile*.

Ces numéros, rédigés presque entièrement par les champions du sport auxquels ils sont consacrés, constitueront, par leur ensemble, une véritable encyclopédie sportive.

Les Numéros Doubles suivants seront consacrés au *Style dans le Sport*, à la *Boxe*, au *Football Rugby*, au *Football Association*, etc.

Enfin en décembre, nous ferons paraître un

NUMÉRO DE NOEL

qui constituera une surprise, certainement fort appréciée par tous nos lecteurs :

"HAUT LES AILES"

Nos lecteurs trouveront, dans le numéro d'aujourd'hui, le début d'une des quatre grandes séries sportives que nous publierons dans le courant de l'hiver.

Haut les Ailes est un roman aérien, d'une émotionnante actualité, dû à la plume de notre collaborateur Marc Gouvieux, dont nos lecteurs ont déjà pu apprécier la haute compétence des choses de l'air et la technique rigoureuse dans ses études sur l'aviation.

C'est le *Carnet de route d'un officier aviateur* dans la *future* guerre aérienne, où se disputera la maîtrise de l'air.

Cette étude-roman est la réponse française, presque vécue et réelle, aux écrits nombreux parus de l'autre côté du Rhin sur ce sujet.

Dans un style alerte et avec sa maîtrise habituelle, Marc Gouvieux montre aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, dans des pages angoissantes, ce que sera la lutte de demain.

Nous publierons ensuite trois autres « séries » sportives : *l'Entraînement athlétique*, par Jean Bouin ; *Dans le royaume des oiseaux*, par Alfred Leblanc ; *l'Age d'Or de la Boxe*, par Charlemont.

Pour fêter ces innovations de la *Vie au Grand Air*, nous avons organisé, à l'intention de tous nos lecteurs, abonnés ou acheteurs au numéro, le

GRAND CONCOURS DU CHAMPION

dont le premier prix est une *Voiture Automobile*.

Le sujet de ce concours, amusant et instructif, qui s'adresse exclusivement à la sagacité et au bon sens, est le suivant :

QUEL CHAMPION AURIEZ-VOUS SOUHAITÉ ÊTRE ?

On trouvera, page 895 de ce numéro, les photographies des premiers prix de ce concours, et dans le supplément placé entre les pages 904 et 905, le règlement complet de ce concours, accessible à tous, ainsi que la liste complète des prix.

Ainsi, confiante en ses lecteurs et consciente d'avoir mis tous ses soins à leur être agréable, la *Vie au Grand Air* entrera bientôt dans sa 17e année, âge déjà respectable pour une revue née avec le Sport et qui a crû et espère bien croître encore en même temps que lui,

LA VIE AU GRAND AIR.

LE TIR EN AÉROPLANE

PAR LE LIEUTENANT VARCIN

J'ai indiqué dans un précédent article les raisons pour lesquelles je préconise la présence du pilote seul à bord des avions offensifs ; voici maintenant exposé le problème du tir en aéroplane, tel, qu'il doit être envisagé dans toute sa grande simplicité.

Etant donné une série de projectiles de *même* poids, *même* forme, *mêmes* dimensions, quand ils sont abandonnés d'une façon *uniforme*, du *même* point de l'espace et dans des conditions atmosphériques *identiques*, ils doivent rencontrer le sol au *même* point.

En effet, les trajectoires de chacun des projectiles de la série sont fonctions des trois données suivantes :

1° La pesanteur.
2° La vitesse de l'avion par rapport au sol.
3° La hauteur de lancement.

La condition essentielle de possibilité du problème réside dans la constance de chacune de ces données ; examinons-les donc successivement et nous verrons combien cette condition est aisée à remplir.

Pesanteur. — L'action de la pesanteur est forcément *constante* puisqu'elle s'exerce sur des projectiles de même poids, même forme, et mêmes dimensions

Vitesse de l'avion par rapport au sol. — La vitesse de l'avion par rapport au sol est égale à la vitesse propre de l'appareil plus ou moins la vitesse du vent, lorsque les tirs se font vent arrière ou vent debout. Il est superflu d'envisager le problème quand le vent souffle de côté, ainsi que les difficultés de pointage dues à la dérive, car l'aviateur a toujours la possibilité de se mettre dans le lit du vent, aucun obstacle ne venant contrarier la marche de son appareil.

A 1000 et 1.500 mètres, altitudes auxquelles se feront les tirs futurs et par conséquent loin des remous et des tourbillons dus au voisinage du sol, la vitesse du vent peut être considérée comme uniforme pendant les quelques minutes que dure l'opération du lancement.

Il est d'autre part facile à l'aviateur de rendre sa vitesse propre constante en tenant scrupuleusement compte des indications de son indicateur de vitesse.

La vitesse de l'appareil par rapport au sol est donc forcément constante elle-même puisqu'elle est, dans ces conditions, la somme ou la différence de deux vitesses constantes.

Hauteur de lancement. — L'aiguille de l'altimètre indique continuellement à l'aviateur l'altitude à laquelle il se trouve. En conséquence par une diminution progressive de l'admission des gaz au moteur, il fait en sorte que cette altitude reste constante, car se trouvant allégé des

AVANT LE CONCOURS

Les sapeurs arment l'appareil du lieutenant Varcin, qui emporte les 15 projectiles auxquels il a droit.

LES VAINQUEURS DE 1912

A gauche, le lieutenant américain Riley Scott; à droite, le pilote Gaubert, vainqueurs en 1912, avec 12 bombes sur 15.

projectiles déjà lancés, son avion a de plus en plus tendance à monter.

L'action de la pesanteur, la vitesse et la hauteur étant ainsi rendues constantes, il ne reste plus au pilote qu'à trouver le point duquel il abandonnera ses projectiles dans l'espace. C'est ici qu'interviennent la visée et la méthode de tir.

Dans l'artillerie, pour régler un tir, le capitaine mesure par rapport à l'objectif les écarts en portée et en direction de tous les points d'éclatement ; il fait ensuite les corrections nécessaires pour amener ceux-ci à être aussi près que possible du but avant de lancer son tir d'efficacité.

La méthode de tir que j'ai employée dans les concours de l'Aéro-Cible Michelin de 1912 et 1913 ne diffère en rien de cette façon de procéder.

Un projectile de réglage lancé dans les environs de la cible me donne immédiatement, après lecture sur le sol de la distance qui le sépare du centre, les éléments de mon tir en portée et en direction. Je n'ai donc aucun calcul préalable à faire, et une telle façon d'opérer tient automatiquement compte des irrégularités de la trajectoire dues à des courants aériens intermédiaires différents, et qu'aucun appareil, aussi parfait soit-il, ne pourra jamais enregistrer d'avance.

Ces appareils, en effet, partent tous d'un principe qui, dans la majorité des cas, est *pratiquement* faux, c'est que la trajectoire du projectile est tout entière contenue dans le plan vertical qui passe par la trajectoire de l'appareil au moment du lancement. Non, la trajectoire du projectile est bien souvent une courbe gauche, aux irrégularités absolument fantaisistes et impossible à prévoir.

LES FANTAISIES DE L'ATMOSPHÈRE

C'est ainsi qu'au cours de mes essais, j'ai vu fréquemment un projectile lancé dans la bonne direction passer d'abord à gauche de la cible, pour venir tomber à droite de cette dernière. contrairement à toute espérance.

Comment expliquer cette anomalie sinon, je le répète, par les courants intermédiaires différents qui agissaient sur le projectile et le faisaient sortir du plan vertical passant par l'axe de l'appareil. Ce phénomène se reproduisait en général précisément les jours de calme où le régime du vent n'étant pas nettement établi, celui-ci changeait de direction à tout instant. obéissant en cela à tous les caprices d'une perturbation atmosphérique locale quelconque.

Ces erreurs ne peuvent pas être prévues par le calcul, et demander à un aviateur de lancer un projectile en un point quelconque, avec un instrument aussi précis soit-il, et sans réglage préalable, c'est demander à un capitaine d'artillerie d'atteindre son objectif du premier coup, en s'affranchissant de toutes les méthodes de réglage de tir, qui sont la préoccupation de tous les règlements et sont la cause unique de tous les exercices de tir en plein champ et dans les camps d'instruction.

Or, à l'heure actuelle, les meilleurs réglages se font toujours avec un minimum de deux séries de coups tirés par chacune des quatre pièces, c'est-à-dire huit projectiles; et cependant peut-on dire de notre canon de campagne qu'il est un instrument empirique et que la simplicité de son système de pointage lui enlève toute précision mathématique? Ce sont pourtant les objections notoires qu'ont fait pour les avions de combat beaucoup de ceux qui se prétendent techniciens en apprenant les résultats des concours de l'Aéro-Cible de 1912 et 1913.

Je ne veux point faire de polémique ici, ce n'est pas mon rôle, mais je ne puis maintenant m'empêcher de répondre à un article intitulé : « l'Avion de combat », paru dans la *Technique aéronautique* du 1er mai 1913, dans lequel l'auteur me met directement en cause, sans m'avoir jamais demandé le moindre renseignement et sans même avoir vu mon appareil. C'est un exemple frappant entre tous de l'éducation des masses en matière d'aviation.

Après une description de l'appareil de Riley Scott, piloté par Gaubert, les vainqueurs de 1912, voici comment s'exprime l'auteur au sujet des dispositifs des autres concurrents.

« Les systèmes employés par les autres concurrents de l'Aéro-Cible étaient fort simples et ne visaient manifestement pas à l'exactitude mathématique. Il y a, entre ces dispositifs et celui du lieutenant Scott, une différence comparable à celle que présentaient les appareils de pointage des anciens canons où le coup d'œil du pointeur n'était pas sans influence sur le résultat du tir, et ceux des canons plus modernes, où l'on ne demandait plus au pointeur que de voir clair et de viser juste. Il est certain d'ailleurs, qu'en l'état actuel de la construction et du pilotage des appareils, la recherche d'une trop grande précision serait illusoire ».

Je n'ai jamais vu l'auteur de cet article et n'ai par conséquent jamais eu l'honneur de lui parler de la question, mais je ne crois pas trop m'avancer en disant qu'il n'est jamais monté à bord d'un aéroplane, ou qu'il n'a tout au moins jamais lancé un seul projectile du haut des airs. Sans cela, il ne recommanderait pas au pilote l'emploi d'une girouette pour se mettre dans le lit du vent, ce procédé n'est pas suffisant et seule une longue pratique permet la réalisation de ce problème, surtout quand le vent n'est pas très fort.

La simple comparaison des résultats de 1912 et 1913 nous montre que l'appareil fort simple et ne visant pas à l'exactitude mathématique a battu cette année, par 13 sur 15, le record de 12 sur 15 établi l'an dernier par l'appareil coûteux et compliqué, qui semble posséder, lui, cette exactitude mathématique si chère à l'auteur. En ce qui concerne la comparaison entre les anciens et les nouveaux canons, il n'oublie qu'une chose, c'est que dans les canons modernes, le pointeur est bien plus représenté par le capitaine qui, sur la crête, corrige constamment les écarts en direction et en portée des points de chute que par le servant qui, au canon, se contente de mettre les yeux dans le prolongement d'un collimateur et de s'assurer de l'horizontalité d'un niveau.

Quant au paragraphe qui a trait à la construction et au pilotage des appareils, l'auteur semble totalement ignorer ce qu'ils sont capables de faire. Il n'est guère flatteur pour nos constructeurs qui s'imposent tous les jours d'énormes sacrifices pécuniaires, et trop peu encourageant pour les pilotes qui jouent constamment avec leur existence. Je vais en plus montrer que la recherche d'une trop grande précision, loin d'être illusoire, est une chose acquise à l'heure actuelle depuis longtemps.

A 200 MÈTRES LE TIR EST PLUS DIFFICILE

Le tir à 200 mètres, tel qu'il était exigé des concurrents du prix de l'Aéro-Cible Michelin, s'il ne mettait pas ces derniers dans les conditions réelles de la guerre, les mettait tout au moins dans les conditions atmosphé-

riques les plus défavorables pour l'expérimentation de leurs systèmes. Chacun sait qu'à 200 mètres, un aéroplane se meut dans la zône de remous causés par la trop grande proximité du sol. De plus, le projectile, quittant l'avion avec une vitesse verticale nulle, il est pendant les premières secondes de sa chute très sensible aux divers courants aériens intermédiaires qui produisent sur sa trajectoire des effets analogues à ceux dont il est question plus haut.

A 1.000 ou 1.500 mètres de hauteur, tous ces inconvénients disparaissent. Quelle que soit l'intensité du vent, l'aéroplane glisse sans que le pilote ait le moindre mouvement à faire pour rétablir un équilibre qui n'est jamais dérangé. L'aviateur regarde le sol défiler lentement sous lui et a toute la liberté voulue pour se livrer à d'autres occupations que celles nécessaires à la conduite de son appareil. Dans ces conditions, le pilote d'un avion offensif peut apporter toute son attention à viser juste.

Quand en plus, le projectile arrive dans la partie de l'atmosphère troublée par le voisinage du sol, il possède déjà une grande vitesse verticale, sa trajectoire est bien moins sensible aux perturbations atmosphériques, les points de chutes sont bien moins disséminés et la rectification du tir s'en trouve grandement facilitée.

En conséquence, si à 200 mètres, quand les conditions atmosphériques sont favorables, un pilote peut mettre *tous* ses projectiles dans une cible de 10 mètres de rayon, *a fortiori* pourra-t-il *tous* les mettre de 1000 ou 1.500 mètres de hauteur dans des cibles qui lui apparaîtront sous le même angle et auront 100 et 150 mètres de diamètre.

C'est donc dire que le pilote de l'avion offensif obtiendra une précision bien supérieure à celle de notre canon de campagne, dont la zone de dispersion des coups en portée atteint 100, 150 mètres et même plus, suivant la pente du terrain sur lequel se trouve l'objectif.

Si nous faisons maintenant la comparaison entre les projectiles de nos canons et ceux que nous aurons à bord de nos avions offensifs, là encore, la comparaison est toute en faveur des seconds.

Les projectiles des premiers, en effet, pour résister à la percussion énorme qu'ils subissent au départ, sont obligés d'avoir une enveloppe en acier résistante et très lourde ce qui diminue d'autant le poids en explosif qu'ils peuvent renfermer. Leur volume est en outre limité par le calibre des canons qui doivent les lancer. Ces deux gros inconvénients n'existeront pas pour les projectiles des avions offensifs qui pourront renfermer de grandes quantités d'explosifs et produire, en conséquence, des effets autrement plus terribles que ceux de tous les projectiles de nos canons. J'arrête là ma comparaison entre le canon et l'avion de combat, et au risque de passer pour un utopiste, je n'hésite pas à déclarer que le jour n'est pas loin où le canon sera en grande partie remplacé par l'aéroplane.

Quels sont, en effet, les objectifs contre lesquels auront à opérer les avions? En principe tous, puisque aucun n'échappera à leur vue. Les rassemblements de troupes ou de voitures seront excessivement vulnérables, en raison même de la lenteur qu'ils auront à se disperser. Tous les projectiles porteront à coup sûr dans une division, une brigade, ou même un régiment massés en réserve en arrière de la ligne de bataille.

Les bivouacs, les cantonnements et les villes formeront des objectifs superbes, dans lesquels les fusées incendiaires et les grenades explosives causeront des ravages incalculables. Les ouvrages d'art, les ponts, les gares, les lignes de chemin de fer, seront mis à mal par la chute d'énormes projectiles. Quelques centaines de kilos d'explosifs bien lancés sur les voies de concentration, n'est-ce pas l'arrêt forcé, pendant quelques heures tout au moins, de la mobilisation de l'ennemi ?

CARACTÉRISTIQUES DE L'AVION DE COMBAT

Etant données toutes les considérations qui précèdent, il est assez facile maintenant de se rendre compte des caractéristiques du futur avion de combat.

1° *Visibilité parfaite.* — La visibilité parfaite est à mon avis le facteur le plus important, car il ne suffit pas d'enlever de grandes quantités de projectiles, si le pilote ne peut se rendre compte de l'endroit exact où ils sont lancés. Il ne viendra, certes, à l'idée de personne de faire pointer un canon ou un fusil par un aveugle. L'aviation de précision qui est l'aviation de combat exige qu'à tout instant, l'aviateur voie son objectif. Donc, il ne faut absolument pas d'organes pouvant gêner la vue et dissimuler l'objectif, ne serait-ce que pendant quelques secondes.

2° *Vitesse.* — La vitesse n'a pas besoin d'être bien grande, une moyenne de 90 à 100 kil. à l'heure permet des visées suffisamment justes. Elles sont d'autant plus précises que la vitesse est plus lente, c'est-à-dire que l'objectif reste plus longtemps dans l'angle de visée de l'appareil.

3° *Poids enlevé.* — La capacité offensive d'un avion étant proportionnelle à la quantité de projectiles qu'il peut emporter, il est évident que l'avion de combat devra pouvoir enlever le maximum de poids.

4° *Surface portante.*— Avec une vitesse de 90 à 100 kil. à l'heure, pour enlever du poids, l'avion devra posséder une grande surface portante.

5° *Très grande force ascensionnelle, c'est-à-dire le moteur le plus puissant possible.* — Pour gagner rapidement les hautes régions de l'atmosphère, l'avion de combat devra posséder un moteur puissant qui peut seul lui donner la rapidité d'ascension nécessaire.

Le jour où un appareil réunira toutes ces conditions, il aura une qualité offensive extraordinaire et ce ne sera certainement pas le moindre des instruments que nous mettrons en ligne dans les guerres futures.

La possibilité pour l'avion de combat de remplir sa mission rentre dans les conditions générales de l'emploi des aéroplanes à la guerre ; c'est une question qui a déjà fait couler beaucoup d'encre, je ne puis néanmoins m'empêcher de parler ici des deux grands facteurs qui interviendront dans les évolutions de l'avion ; ce sont le temps et les engins ennemis.

Par temps clair, aucune difficulté n'est à envisager. L'aviateur évolue à volonté entre 1.500 et 2.000 mètres de hauteur. Il voit tout, il est maître du temps, maître de l'espace, et il se soucie fort peu des engins ennemis destinés à le combattre.

Par temps nuageux, la zone d'évolution se trouve naturellement à la partie inférieure des nuages. Avant le départ, afin de se protéger contre les balles ennemies, l'aviateur a muni son fuselage de boucliers amovibles. Son avion a bien perdu un peu de sa capacité offensive, mais ce blindage lui permet tout au moins de remplir une partie de sa mission. Pour plus de sûreté, l'avion peut, s'il possède une grande force ascentionnelle, disparaître rapidement dans les nuages quand sa mission, qui ne sera jamais très longue, sera remplie. Le vent, lui, n'est pas un obstacle.

ENGINS ENNEMIS

1° *Aéroplanes.* — Les avions ennemis ne seront pas à craindre, car les difficultés de la chasse seront grandes pour un aéroplane rapide qui suivra difficilement tous les crochets et toutes les manœuvres serrées que fera un aéroplane plus lent pour l'éviter.

Les mitrailleuses dont l'appareil ennemi sera armé seront à dédaigner, en raison même des difficultés de la visée et surtout de l'extrême difficulté du réglage qui devra se faire sans aucun point de repère, et d'un élément éminemment mobile sur un autre encore plus mobile.

2° *Dirigeables.*— La crainte de ces mastodontes n'est même pas à envisager, car un avion pourra très bien prendre ses dispositions de combat hors de la portée des mitrailleuses des nacelles ou de la plate-forme.

La masse et les évolutions lentes du dirigeable en font un objectif parfait par excellence, et facile à détruire en raison même du gaz éminemment inflammable qui le soutient. Le remous causé par l'explosion d'une telle masse n'est pas à craindre non plus, car même si son appareil est retourné, l'aviateur ne doit pas perdre la tête. Les cas du lieutenant Morel, du capitaine Aubry, et enfin les vols de Pégoud le prouvent.

3° *Le canon.*—Quand on voit toutes les difficultés rencontrées à la surface du sol pour régler un tir sur un but fixe, il est bien permis de rester très sceptique sur les effets d'un tir qui devra se régler dans l'espace et sur un objectif éminemment amovible.

4° *Infanterie.* — Seul le tir de l'infanterie est dangereux quand un grand nombre de fusils parviennent à envelopper dans le tissu serré de leurs balles, un aéroplane qui évolue dans le ciel. Si, en raison du temps, l'aviateur ne peut monter à 1.500 mètres, il doit avant de partir, munir son appareil des blindages mobiles dont je parle plus haut.

Nous pouvons voir d'après cela tous les énormes services qu'un avion de combat peut rendre d'un bout à l'autre d'une campagne.

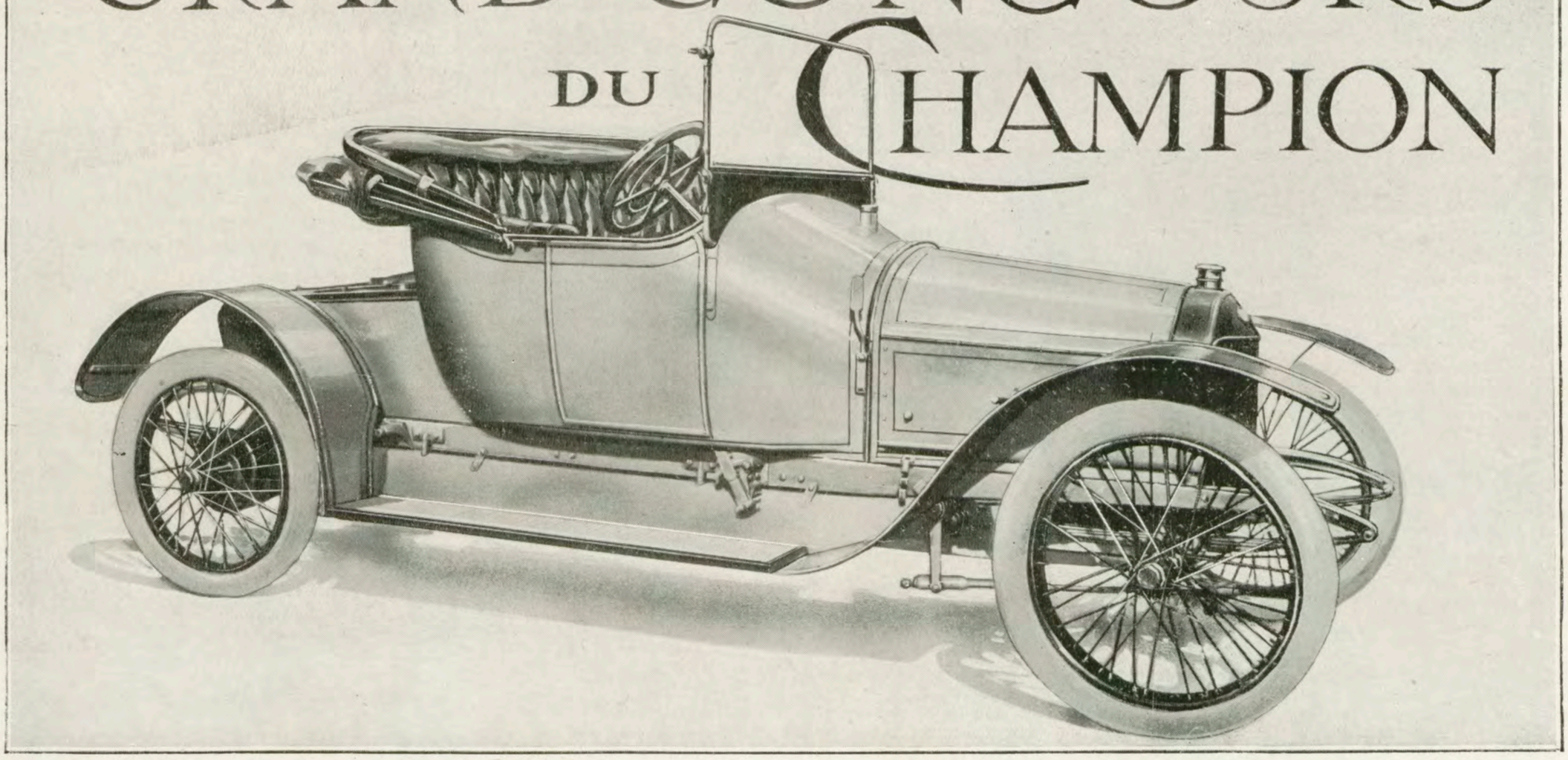
Nous avons des appareils et nous connaissons la façon de les utiliser, il nous manque encore les projectiles, mais les techniciens nous les donneront à bref délai, il faut le souhaiter. Exerçons donc dès maintenant nos nombreux pilotes au lancement des projectiles. La simplicité du problème est telle que nous pouvons, si nous le voulons bien, en avoir immédiatement le nombre nécessaire pour créer plusieurs *batteries* offensives de quatre ou six pilotes chacune. Alors seulement, l'aviation méritera réellement l'épithète de cinquième arme que nous lui avons donnée, peut-être trop précipitamment, dans notre enthousiasme du début.

Lieutenant VARCIN.

LE LIEUTENANT VARCIN

Le lieutenant Varcin a triomphé dans la dernière épreuve, plaçant 13 bombes sur 15, dans un rond de 10 mètres de rayon.

GRAND CONCOURS DU CHAMPION



L'AUTOMOBILE DORIOT-FLANDRIN-PARANT, 10 × 12 CHEVAUX, TYPE SPORT, PREMIER PRIX DE NOTRE GRAND CONCOURS.

Nos lecteurs ont vu plus haut qu'à l'occasion des améliorations et innovations dont nous avons exposé le programme, nous avons décidé d'organiser à leur intention un Grand Concours entre tous nos lecteurs.

Le sujet du concours, doté de 20.000 francs de prix, dont le premier est constitué par une *Voiture automobile* 10 × 12 ch. Doriot-Flandrin-Parant, est extrêmement simple.

QUEL CHAMPION AURIEZ-VOUS SOUHAITÉ ÊTRE ?

Telle est la question à laquelle nos lecteurs auront à répondre. Dès le présent numéro, et dans chacun des dix-neuf suivants, nous publierons, cinq par cinq, *à titre d'indication*, les portraits de cent champions célèbres dans tous les sports. Nos lecteurs voudront bien nous désigner celui dont les exploits les séduisent, à tel point qu'ils auraient volontiers souhaité de pouvoir échanger leur personnalité contre la sienne.

Nos lecteurs trouveront, dans le supplément placé entre les pages 904 et 905, en même temps que la liste des récompenses, le règlement détaillé de ce concours dont voici les lignes essentielles :

ARTICLE Ier. — A partir de ce numéro et jusqu'au 7 mars 1914, la *Vie au Grand Air* contiendra un bon de concours numéroté et sur lequel seront reproduits les portraits de cinq champions célèbres. Ces bons seront numérotés de 1 à 20. Le premier de ces bons figure dans la page VIII des feuilles de garde.

ART. II. — Les concurrents trouveront, dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 7 mars 1914, une feuille de réponse sur laquelle ils devront : 1° inscrire le nom du champion qu'ils auraient souhaité d'être; 2° répondre à la question accessoire suivante ;

« QUELS SONT, DANS L'ORDRE DES SUFFRAGES QU'ILS AURONT OBTENUS, LES NEUF CHAMPIONS QUI SERONT NOMMÉS LE PLUS SOUVENT APRÈS LE PREMIER? »

ART. III. — Les concurrents pourront choisir les noms de leur champion en dehors de la liste des cent que nous publions.

ART. IV. — Seront classées comme réponses justes, toutes celles qui auront donné le nom du champion ayant obtenu la majorité des suffrages. Comme il y aura certainement beaucoup de lecteurs qui auront répondu de façon exacte à cette première question, les prix seront *d'abord* attribués, parmi ceux-ci, aux concurrents qui auront donné la liste complète des neuf champions (question accessoire). Les lauréats de cette série seront classés d'après le système *des écarts*. Après cette répartition, les prix qui resteront seront distribués aux concurrents ayant donné huit noms seulement, puis sept, et ainsi de suite.

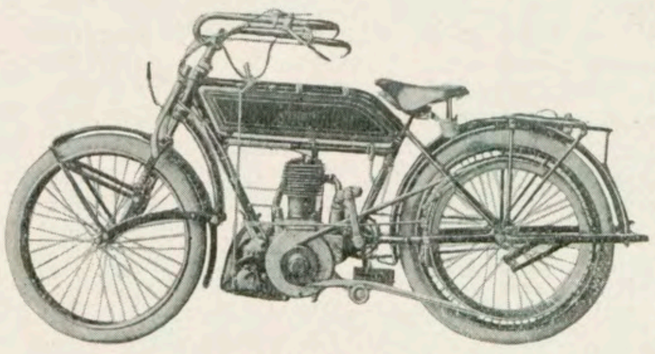
Enfin, en cas d'ex-œquo sur la question principale et sur la question accessoire, le jury procédera immédiatement au tirage au sort pour le départ définitif.

ART. V. — Les opérations de dépouillement et de classement se feront sous la surveillance d'un jury composé de :

1° Un délégué de l'Automobile Club de France.
Un délégué de l'Aéro Club de France.
Un délégué du Touring Club de France.
Un délégué de l'Association des Journalistes Sportifs.
Un délégué de l'Union Vélocipédique de France.
Un délégué de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques.
Un délégué de la Chambre Syndicale des employés du Cycle et de l'Automobile.
Un délégué de la Chambre Syndicale des voyageurs du Cycle et de l'Automobile.
2° Trois abonnés de la *Vie au Grand Air*, tirés au sort parmi ceux qui habitent Paris.
3° Trois chefs de service appartenant aux publications Pierre Lafitte

Il ne nous reste plus qu'à maintenant souhaiter bonne chance à tous nos lecteurs.

LA VIE AU GRAND AIR.

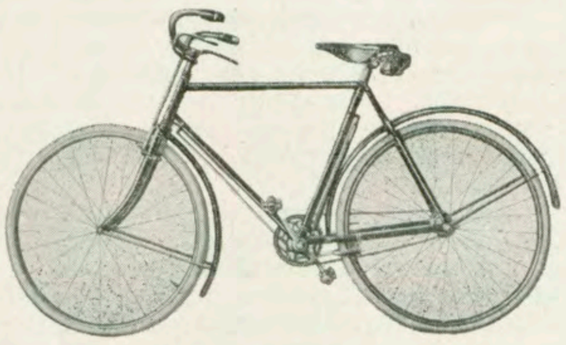


LA MOTOCYCLETTE
SECOND PRIX DU CONCOURS

LES PREMIERS PRIX DU CONCOURS

1er PRIX : Une automobile Doriot-Flandrin-Parant 10 chevaux, 4 cylindres, type sport.
2e PRIX : Une motocyclette.
3e PRIX : Une bicyclette de tourisme.
4e PRIX : Une bicyclette de course.
5e PRIX : Un appareil photographique.
6e PRIX : Un appareil photographique.
7e au 10e PRIX : Gonfleur pour automobile.
11e et 12e PRIX : Deux bons de 100 fr. d'équipement sportif.
13e PRIX : Un bon de 75 fr. d'équipement sportif.
14e PRIX : Jeu de tennis, etc., etc.

(*Voir au dos du supplément la liste complète des prix.*)



LA BICYCLETTE DE GRAND TOURISME
TROISIÈME PRIX DU CONCOURS

PROPOS D'UN SPORTSMAN

De la coupe aux lèvres

Qui donc se plaignait que l'U. S. F S.A. ne fit rien pour les Jeux Olympiques? Elle vient de refuser une Coupe et qui, mieux encore, est une Coupe offerte aux joueurs de lawn-tennis.

Si, après cela, nous ne triomphons pas à Berlin, à qui la faute?

Entendons-nous bien. L'U. S. F. S. A. a des motifs. Nous aussi.

Car cette Coupe était offerte précisément par la Vie au Grand Air. *Quoi donc? Et quelles conditions abracatabrantes avions-nous donc stipulées? S'agissait-il de jouer assis ou, comme Pégoud, la tête en bas?*

Nullement. Nous n'avions imposé nul programme. Nous disions simplement:

— La Vie au Grand Air *offre une Coupe, elle s'appellera Coupe de la* Vie au Grand Air.

— Halte-là, intervient l'U. S. F. S. A. Tout, mais pas ça. Vos idées cessent d'être pures, comme celles de nos amateurs. Vous voulez tirer un bénéfice moral de cette Coupe.

— Qu'est-ce que cela peut vous faire? Bénéfice moral? Ce qu'il y a de certain, c'est le bénéfice qu'en tirera le sport que vous encouragez. Celui-là n'est pas moral, il est matériel. Félicitez-vous-en.

— Jamais! jamais! Mais vous donneriez l'exemple le plus funeste. On voudra vous imiter. Chaque journal aura sa Coupe à son nom.

— Si nous en étions certains, c'est à tous les sports que nous offririons une Coupe Que voulez-vous? De beaux prix? En voilà! Prenez!

— Vade retro, Satanas! *Nos athlètes n'auront pas de prix, mais la Coupe ne portera pas votre nom. Gardez! Gardez!*

— Mais alors, ce n'est plus l'amateurisme des athlètes, c'est celui des donateurs que vous contrôlez?

— A des purs, il faut des prix purs.

— C'est-à-dire des zincs purs, purs de tout bronze et de tout art, et qui bientôt seront purs et dégagés, même de compétiteurs.

— Alors, pas de Coupe de la Vie au Grand Air?

— Qu'importe!

— Jamais! Ce serait la mort de l'amateurisme.

— Votons donc pour la mort de l'athlétisme tout simplement, faute de prix. Et que faites-vous pour les Jeux Olympiques?

— Nous cherchons un donateur qui nous donne de l'argent et qui ne nous donne pas son nom.

— J'ai peur qu'il y ait maldonne.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Une mauvaise rencontre

Les enseignements d'une collision.

On connaît l'accident qui s'est produit l'autre semaine, rue du faubourg Saint-Honoré, dans le voisinage du ministère de l'Intérieur.

Un peu avant sept heures du soir, l'autobus 59, de la ligne Passy-Bourse, descendait le faubourg Saint-Honoré, suivi par une puissante limousine de louage la 218-X8. Le mécanicien de cette dernière voiture voulut dépasser l'autobus; il s'y prit mal et accrocha, avec sa roue droite arrière, le moyeu de la roue gauche avant de l'autobus. Sous l'effet du choc, celui-ci monta sur le trottoir et vint buter violemment contre le mur de l'immeuble, portant le numéro 77, qu'il endommagea quelque peu. Dans sa course sur le trottoir, la lourde voiture faucha quatre passants, dont deux femmes qui furent grièvement blessées. Quant aux nombreux voyageurs de l'intérieur, treize d'entre eux reçurent des contusions plus ou moins sérieuses ou furent coupés par les éclats de verre. Soit au total dix-sept victimes au tableau.

On a beaucoup épilogué sur cet accident qu'on a généralement attribué à un excès de vitesse et l'on s'en est pris comme d'habitude aux autobus.

Le ministre de l'Intérieur qui avait, paraît-il, assisté à l'accident aurait même profité de l'occasion pour prescrire au Préfet de Police, de faire appliquer, avec une extrême rigueur, les ordonnances réglementant la vitesse des voitures automobiles.

Or, il s'agit en l'espèce, d'un accident dont la cause n'a pas grand chose à faire avec les excès de vitesse, et qui est d'une nature toute particulière. C'est ce qu'on pourrait appeler l'accident *classique* des convois de poids lourds; il est, malheureusement, assez mal connu, en dehors du monde des spécialistes. Il ne sera donc pas sans intérêt d'expliquer comment il peut se produire. J'ai quelque qualité pour en parler; ayant assisté à une demi-douzaine d'accidents de ce genre au moins et ayant encore été pris dans l'un d'eux au mois de décembre dernier.

Le *processus* est toujours le même; un camion ou une *voiture légère* de tourisme, marchant à une allure modérée (20 ou 30 kilomètres à l'heure) double un camion qui le précède. Au moment où il va finir de doubler le véhicule qu'il a laissé à sa gauche, il se redresse trop rapidement et la jante de la roue droite arrière où le moyeu (1) accroche, le moyeu gauche avant de la voiture doublée. La barre de connexion des deux roues avant, ou l'une des biellettes, qui est faite pour résister à un effort continu et progressif, cède sous le choc se fausse d'un seul coup et le camion doublé ne dirigeant plus, s'en va au fossé, au ravin ou au trottoir sans que le chauffeur qui fait tous ses efforts pour se redresser, puisse rien comprendre à ce qui se passe. Il arrive également, avec les directions incomplètement irréversibles, que la direction échappe au chauffeur sous l'influence du choc. Enfin avec les directions complètement irréversibles, la direction casse ou se fausse et le résultat est toujours le même.

IL Y A DES PRÉCÉDENTS

J'ai vu cet accident se produire deux fois en novembre 1906 dans le concours de poids lourds, Paris Marseille et retour. La première fois près de l'étang de Berre, un omnibus Lacoste et Batmann fut envoyé en bas d'un remblai par un autre camion qui l'effleura à peine.

L'omnibus versa " en cage ". Le lieutenant Petit, bien connu des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, se trouvait sur le siège; il fut, heureusement pour lui, projeté à l'extérieur sans y rien comprendre. Un aide qui dormait dans la voiture eut la cuisse cassée par une caisse du chargement et, quant au chauffeur, il se trouva pris entre son volant et le dais de l'omnibus qui s'effondrait sous le poids de ce dernier. Le lieutenant Petit eut beaucoup de mal à le faire dégager en soulageant la voiture avec un cric. L'enquête à laquelle je procédai quelques minutes après, montra clairement que les choses s'étaient passées comme je viens de le dire. Aucun doute n'était possible en présence des trous existant sur la route et aussi des traces très nettes laissées sur les roues des deux véhicules par la collision. La maison à qui appartenait le véhicule abordeur n'hésita pas à reconnaître les faits.

Au retour de Marseille, un camion de Dion fut abordé de la même façon, un peu avant le Salon, par une voiture de tourisme mise à la disposition de la Commission militaire et qui était conduite par un réserviste. Tout se passa identiquement de la même façon: le camion de Dion fut envoyé dans un fossé creusé dans le roc. Le capitaine d'infanterie qui était commissaire à bord, eut les deux jambes broyées entre le siège et le tablier et mourut sept ou huit mois après, à l'hôpital de Marseille.

La voiture de tourisme allait assez vite, mais il est à remarquer qu'elle ne pesait que 1.300 à 1.400 kilogrammes au maximum. L'enquête que je fis quelques minutes encore après l'accident donna les mêmes résultats que la précédente.

Depuis cette époque, j'ai vu plusieurs fois le même accident se répéter dans les concours militaires et lors de l'examen des automobiles primés par les Commissions régionales et je dois avouer que j'en ai contracté une terreur atroce. Cette terreur était des mieux justifiées car, au mois de décembre dernier, la voiture légère qui me conduisait a accroché, toujours de la même façon, le camion Ariès de la Société Chinoise, la Caseo Sojaïne. La chose se passait dans la grande rue de Champigny, après la traversée de la rue qui descend au pont. Le camion s'éloignant de Paris marchait à une dizaine de kilomètres à l'heure et la voiture entre 12 et 15. Le choc fut tellement léger que je me trouvai seul dans la voiture à m'en apercevoir, mais le camion n'en eut pas moins sa barre de direction faussée et, ne dirigeant plus, n'hésita pas un instant à entrer dans la boutique d'une modiste, après avoir franchi le trottoir.

Comme à l'ordinaire, on retrouva sur les roues des voitures des traces significatives.

Il résulte, je crois, clairement de ce qui précède que la cause des accidents de ce genre est toujours la même. C'est la précipitation avec laquelle le chauffeur de la deuxième voiture se redresse qui fait tout le mal; c'est une raison de plus pour ne jamais couper une voiture qu'on double.

Mais on a beau répéter aux chauffeurs, des avertissements de ce genre, on n'obtient généralement aucun résultat, et les accidents continuent. On en a eu encore, cette année, au concours militaire.

Or, ces accidents sont d'autant plus à redouter que, comme le prouve le dernier exemple cité, il suffit, pour le produire, d'une voiture *légère*, marchant à allure très modérée.

ON A SOUVENT A CRAINDRE UN PLUS PETIT QUE SOI

Dans l'accident du Faubourg-Saint-Honoré, la limousine paraît avoir marché assez vite, mais ici la vitesse n'est guère en cause, et l'allure aurait été moins rapide, que l'accident ne s'en serait pas moins produit.

Quelle leçon faut-il tirer de tout cela? Il faut d'abord éviter de crier *à tort et à travers* contre les autobus, les automobiles et leur vitesse, celle-ci n'ayant souvent rien à faire en l'espèce. Mais il faut sévir avec une impitoyable sévérité contre les auteurs responsables des accidents. Si le chauffeur de la limousine, qui a certainement commis une faute grave et qui, ce faisant, a fait dix-sept victimes, écopait deux ans de prison, *sans sursis*, non compris le retrait de sa licence, les accidents, du genre de celui de dimanche, deviendraient infiniment rares.

Mais il est à peu près certain que les choses ne se passeront pas ainsi. Le chauffeur aura 15 jours de prison avec sursis, et le tribunal *humanitaire* ne lui fera même pas retirer son permis de conduite, son seul moyen d'existence! Il pourra donc continuer à se livrer à ses petits exercices jusqu'au jour où le public, lassé de le voir échapper à la loi pénale, se décidera à le soumettre à la loi de Lynch.

Ce jour-là, le tribunal commencera *peut-être* à comprendre!

Commandant L. FERRUS.

(1) Dans l'accident du faubourg Saint-Honoré, c'est le chapeau en bronze de la limousine qui a accroché le chapeau en acier de l'autobus en y laissant des traces très visibles.

Les dimanches sportifs de la "Vie au Grand Air"

Les canoéistes en Marne.

(*25 octobre.*)

Toutes nos dispositions sont prises pour que notre épreuve de dimanche prochain obtienne le succès désirable. Nous avons trouvé dans la Fédération des Rameurs Indépendants et, particulièrement en M. Martin, son actif et dévoué président, un concours précieux dont nous ne saurions trop leur être reconnaissants.

Toutes les sociétés nautiques, tous les garages, et ils sont nombreux, qui bordent de leurs chalets les bords charmants de la Marne depuis Joinville-le-Pont jusqu'à Noisy-le-Grand, dans l'île d'Amour, dans l'île Fanac, ont été avisés de notre course.

La Société Nautique de la Marne a, de son côté, mis à notre disposition le ponton de débarquement de son superbe garage, où sera installé un des contrôles de la course et où s'opéreront les changements de place des équipiers de chaque embarcation. Ce sera un des points les plus intéressants du parcours, où s'arrêteront successivement les concurrents de chaque série, parties de cinq en cinq minutes du cabaret du Coq d'Or, au Perreux, à quelques kilomètres en amont.

Pour répondre à l'empressement des rameurs à s'inscrire, nous avons décidé d'augmenter encore le nombre des prix que nous leur offrons.

La liste de ces prix sera de dix, dont quatre objets d'art.

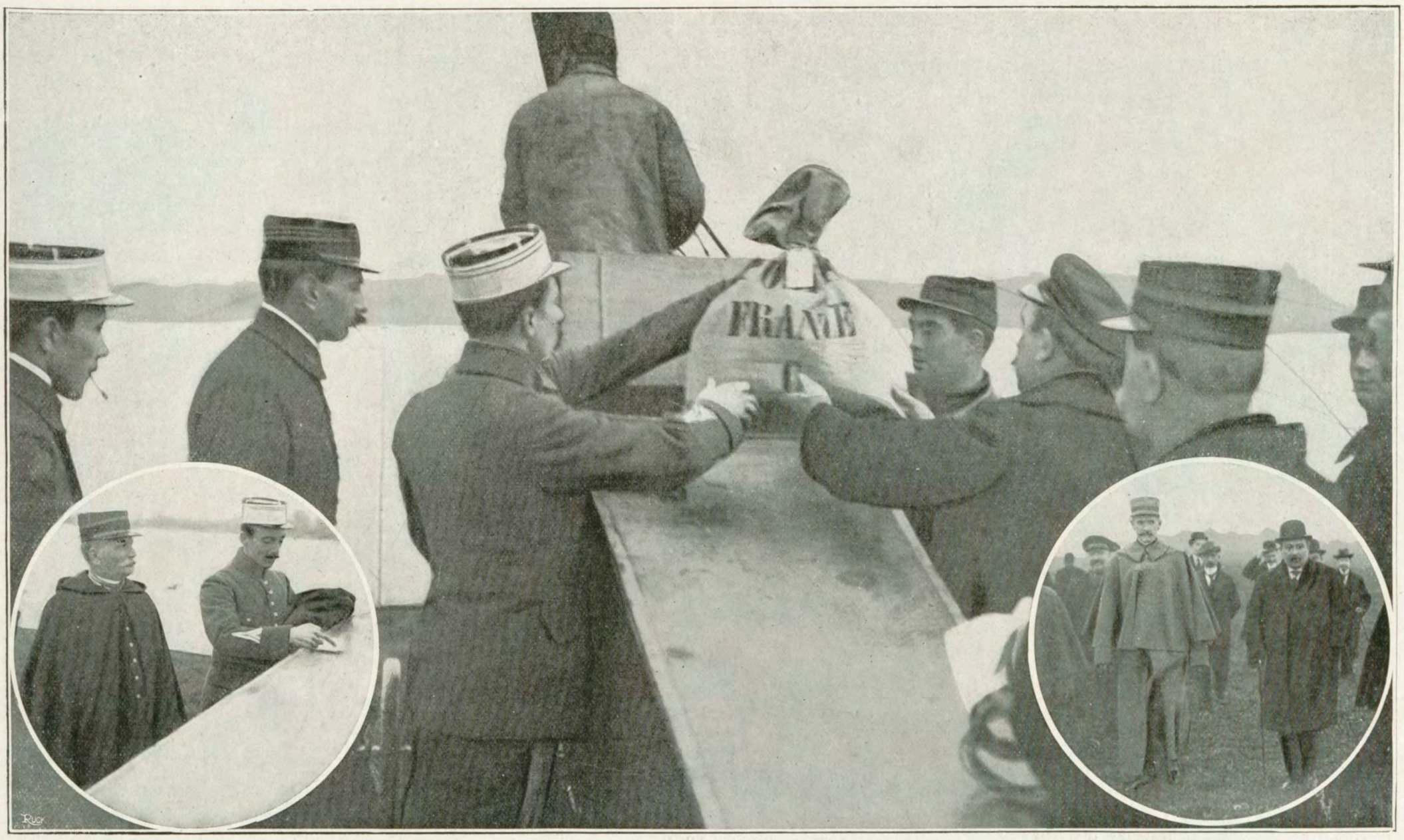
La course de 500 mètres.

(*9 novembre.*)

Déjà, un certain nombre de futurs concurrents se sont rendus au parc agricole d'Achères pour étudier le terrain sur lequel nous ferons disputer, le dimanche 9 novembre prochain, notre course de 500 mètres; mais ils n'ont pu obtenir, paraît-il, l'autorisation d'y faire des essais. Cette route, en effet, est une route privée qui sert aux fermiers exploitant le domaine de la Ville de Paris. Ils ont consenti à nous l'abandonner pendant une demi-journée; mais il ne nous est pas permis d'abuser de leur autorisation et de gêner leur entreprise.

Toutefois, que nos concurrents sachent que les 500 mètres sont courus sur une ligne droite parfaite, que la route a cinq mètres de large entre trottoirs et que le dos d'âne en est à peine prononcé.

P. M.



LE LIEUTENANT RONIN, FACTEUR DE L'AIR

Le 15 octobre, M. Massé, ministre du Commerce et des P. T. T., a fait procéder par le lieutenant-aviateur Ronin, au premier essai de transport de courrier par la voie des airs. Parti de Villacoublay, malgré le mauvais temps, le pilote atterrissait à Saint-Julien à 2 h. 15. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.) *A gauche, le lieutenant Ronin signe le reçu des colis. A droite, M. Massé et le colonel Boutteaux.*

L'AVIATEUR STŒFFLER

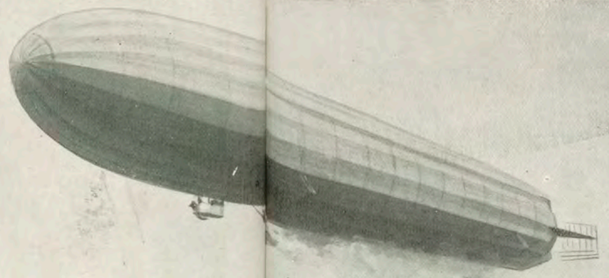
L'aviateur allemand Stœffler vient de réussir une performance admirable: parti à minuit, il a atterri le lendemain à minuit 42, ayant couvert 2.165 kilomètres à travers la campagne et ne se reposant que deux heures, durant tout le parcours.

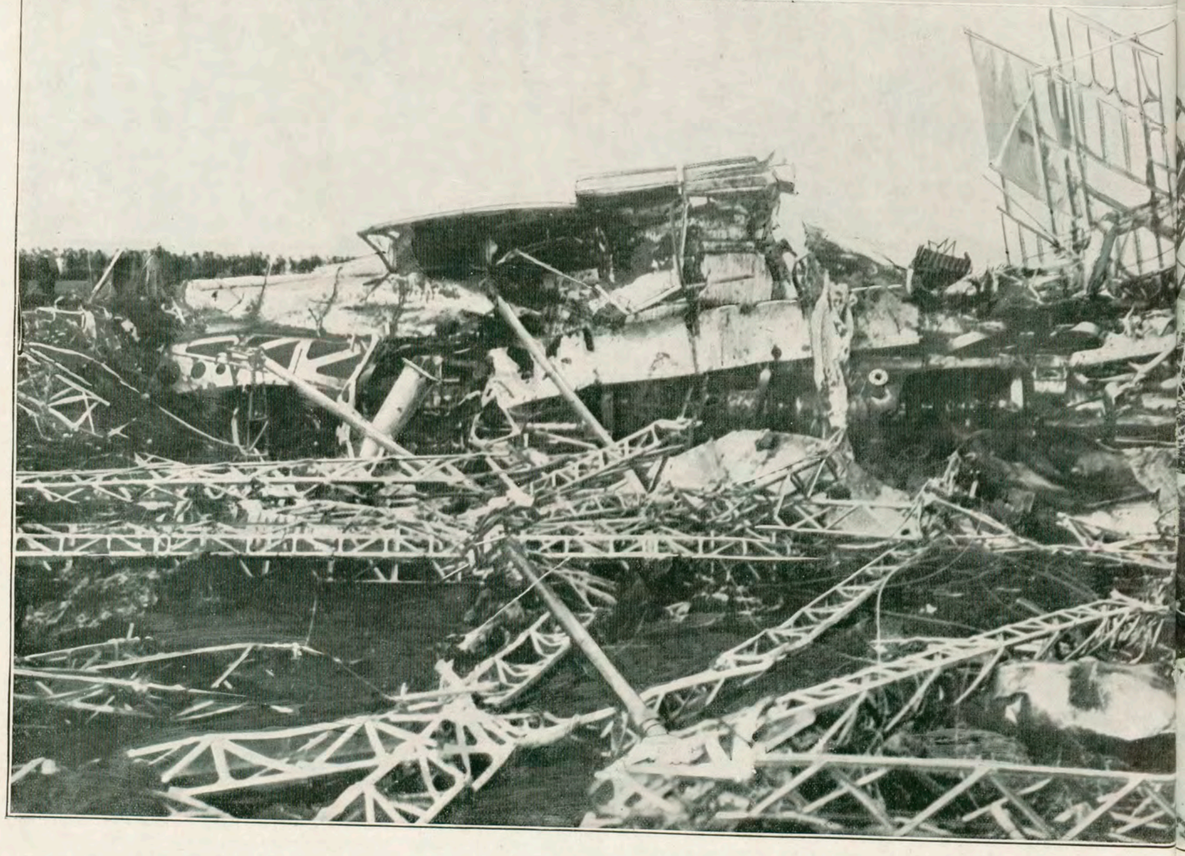
AUGUSTIN SEGUIN

Augustin Séguin, une fois de plus, vient d'accomplir un exploit: il a réussi, sans escale, le voyage Paris-Bordeaux et retour, terminant à la nuit.

LES HÉROS DE L'AVIATION

La semaine qui vient de se terminer a été fertile en exploits aériens : ce fut d'abord le vol du récent médaillé militaire Augustin Séguin, frère des fameux constructeurs du Gnome, Louis et Laurent Seguin. Concourant pour le Critérium de l'Aéro-Club, il réussit se rendre de Paris à Bordeaux et retour sans escale, dans la brume, couvrant ainsi 1.050 kilomètres d'une traite, ce qui constitue le record. C'était ensuite l'aviateur Allemand Stœffler qui parvenait à voyager pendant 24 heures et à prouver que les vols nocturnes étaient possibles. Il tenait l'air plus de 22 heures, ne se reposait que 2 heures en tout, couvrant la distance fantastique de 2.165 kilomètres. Enfin, le lieutenant aviateur Ronin, chargé par M. Massé, ministre du Commerce et des P. T. T., de porter les dépêches en retard, à destination du paquebot des Antilles, quittait Villacoublay à 7 heures du matin avec un colis de 10 kilos, et, malgré la pluie et le brouillard, arrivait au but, à Saint-Julien, à 2 h. 15. L'expérience avait réussi et M. Massé, le seul ministre s'occupant des aviateurs, va continuer dans cette voie bien moderne. Garros lui en a prouvé la possibilité en se rendant, sur son Morane-Saulnier, de Marseille à Etampes sans escale en 6 heures.





LES RESTES DU ZEPPELIN *L-II*

Le 17 octobre 1913, restera dans les annales de l'aéronautique comme la date la plus sanglante. Le Zeppelin de la marine, le L-II, *dont les Allemands étaient si fiers, explosa à 150 mètres du sol, prit feu et s'écroula à terre, ensevelissant les 28 hommes de l'équipage qui moururent tous carbonisés, transformés en véritables torches. Ce deuil prouve une fois de plus le danger de ces engins puissants. Le* L-II *avait 160 mètres de long et cubait 28.000 mètres. Nous le représentons alors*

APRÈS LA CATASTROPHE

qu'il s'élève, c'est une masse imposante. Mais que dire de l'horreur des autres clichés que nous publions, où l'on voit cette gigantesque carcasse réduite en pièces, squelette atroce du géant des airs. Les cadavres sont encore sous ces débris fumants. Le colossal *vient d'enlever 28 de ses enfants à l'Allemagne. Pour la douzième fois en six ans, un Zeppelin vient d'être irrémédiablement détruit, sans compter les autres accidents arrivés aux Zeppelins et qui coûtèrent des millions, sinon des vies humaines.*

LES ZEPPELINS MEURTRIERS

Bien des fois dans la *Vie au Grand Air*, mon excellent collaborateur Marc Gouvieux et moi, nous sommes élevés contre les dreadnougths de l'air, que ceux qui ne veulent pas voir et se rendre compte, citaient en exemple, suppliant le gouvernement français d'imiter les Allemands. Or, une fois de plus, un Zeppelin a fait une hécatombe, la plus affreuse enregistrée jusqu'ici dans les annales de l'aéronautique.

L'expérience a hélas! prouvé depuis plusieurs années que ces fameux engins destinés à venir bombarder Paris et à nous décimer, étaient semblables à ces géants qu'une chiquenaude suffit à abattre.

Tous les rigides sont voués au même destin ! Tous disparaîtront de la même façon, entraînant dans la mort les pauvres gens que leur service oblige à monter dans les nacelles! Si nos types souples sont lents et sans intérêt, pour l'armée du moins, ils sont moins meurtriers et c'est déjà une qualité à défaut d'autres. Le jour où la guerre éclaterait, nous n'aurions pas beaucoup à craindre des Zeppelins. Les aéroplanes seraient autrement utiles. Au bout d'une semaine, il n'y aurait plus un seul rigide en état de prendre son vol.

Ces constatations sont dictées par les catastrophes continuelles qui accablent nos voisins: depuis quinze mois, six Zeppelins ont disparu, sans parler des accidents réparables, mais nombreux. Tous nous devons redouter le moment où notre armée entrera en possession des rigides qui viennent d'être commandés à l'un des grands établissements métallurgiques. Oui, des rigides et de plus de 20.000 mètres cubes! Et ce seront nos soldats qui les monteront, ce seront des Français que les dirigeants de la cinquième arme enverront ainsi délibérément à une mort aussi inutile qu'imminente. Jamais nous ne lancerons assez haut le cri d'alarme que tous doivent répéter, pour tâcher d'éviter des événements préjudiciables: « Pas de rigides en France, car le sang des victimes rejaillira sur la tête de ceux qui auront doté notre pays de ces instruments coûteux et si meurtriers ».

JACQUES MORTANE.

LA VIE AU GRAND AIR

DUNCAN ET AYTON VONT AU TREIZIÈME TROU

Le championnat de France de golf s'est disputé les 13 et 14 octobre, sur les links du Golf-Club de Chantilly. Le titre revint à G. Duncan.

Le Championnat de France

RIEN ne pouvait aller plus droit au cœur des dirigeants du golf chez nous que le succès remporté par le Championnat cette année.

Créé en 1906 sur l'initiative de M. Deschamps, notre premier Championnat Omnium se disputa à la Boulie où il fut gagné par Armand Massy qui était le professeur du Golf Club de Paris. Cette victoire fut obtenue assez facilement sur ses concurrents français, car peu de professionnels anglais étaient venus concourir. Elle eut cependant un grand retentissement dans le monde du golf, mais ce n'est qu'en 1907 que le Championnat de Golf de France prit la place qu'il tient parmi les grandes épreuves internationales. Cette année-là, Massy, dans une forme splendide, réussit à se classer premier du Championnat Omnium d'Angleterre qui constitue encore à l'heure actuelle le Championnat du monde. Ce fait est unique dans les annales du golf, car c'est la seule fois où un étranger triompha dans cette épreuve. Ce succès attira l'attention des professionnels du Royaume-Uni sur leurs collègues français, et c'est avec l'intention de se mesurer avec eux sur leur propre terrain qu'ils s'inscrivirent en 1907 pour disputer l'épreuve qui se joua encore à la Boulie. Le Championnat de France devenait ainsi vraiment Omnium et s'internationalisait dès la seconde année.

Massy, encore plus redoutable, puisque jouant chez lui s'assura nettement la victoire devant huit des plus célèbres des champions anglais. Jean Gassiat, suivant l'exemple de son aîné, fit merveille et se classa second.

Ce double succès força l'admiration de nos adversaires, et depuis les grands ténors anglais ne manquèrent pas de venir disputer leurs chances.

Taylor, d'ailleurs, s'adjugea la première place en 1908, et en 1909, et Braid, en 1910, devint à son tour champion de France en battant Massy de deux points. En 1911, Massy, retrouvant la bonne forme, battit nettement ses adversaires avec 284, tandis que Vardon, le second, ne pouvait mieux faire que 291.

En 1912, Gassiat, parfaitement entraîné, remporta sa première victoire, et se classa premier avec 289 à un point de Vardon qui était second.

La marche triomphale de notre championnat et son succès grandissant s'est encore affirmé cette année et — résultat inespéré — 72 concurrents se firent inscrire. On regretta l'absence de Ray et de Vardon, encore en Amérique, mais tous les autres joueurs réputés étaient présents.

A la suite d'une modification survenue en 1912, le championnat se disputa, cette année, pour la première fois, sur le parcours de Chantilly.

Pour donner plus d'intérêt, et surtout plus de difficulté au jeu, on avait allongé le parcours, et surtout la présence de nombreuses banquettes et de bouquets d'arbres défendaient bien les greens et demandaient des drives très droits.

Si nos représentants ont fait, disons-le franchement, plutôt mauvaise figure dans le dernier championnat, c'est dû, je crois, à ce que tous sont plutôt professeurs que professionnels, j'entends donnent plutôt des leçons qu'ils ne jouent.

Le lundi matin, les premiers concurrents partirent à 8 h. 1/2, malgré un brouillard assez épais qui les gêna assez fortement. Le temps, d'ailleurs, se leva assez rapidement, et c'est sous un soleil radieux que se disputèrent les deux tours de la première journée. Chose tout à fait inattendue, c'est un amateur qui réussit le meilleur score pour le premier parcours en faisant 75. Il joua avec une grande régularité et surtout beaucoup de précision dans ses drives. Ses puttings, quoique n'ayant rien d'extraordinaires, furent néanmoins à la hauteur de son jeu en longueur qui, lui, était remarquable. Pas une seule fois, il n'alla dans des banquettes, et ses coups de départ furent toujours droits.

Jean Gassiat, détenteur du titre l'an dernier, arrivait second avec 76; son jeu sur le green était parfait, il rentrait même des coups roulés très éloignés, grâce, dit-il, à un nouveau « putter » de son invention. Son club, qualifié de nouveau, m'a plutôt l'air renouvelé des anciens, et sa forme rappelle beaucoup les premières « crosses » dont se servirent nos ancêtres. Quoi qu'il en soit, il est certain que Gassiat réussit, en s'en servant, de très beaux pots. Malheureusement, son jeu en longueur laisse beaucoup à désirer, et il fut mis en difficulté assez souvent pour avoir tiré trop à droite, ou trop à gauche.

Massy, Braid, Duncan et Taylor venaient avec des cartes assez élevées, se montant à 78 et 79.

L'après-midi, Gillies confirma sa bonne forme et, jouant toujours dans le même style, réussit un 76 qui le laissa premier :

Aller. .	5	4	4	4	4	5	4	4	=	38
Retour.	5	4	5	4	4	3	4	5	4	= 38
Total.										76

LES LAUREATS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GOLF

Les concurrents avaient à effectuer quatre parcours de 18 trous. 1. G. Duncan qui attribua la victoire avec 304 points; 2. James Braid, second avec 307 points; 3. Sherlok, troisième avec 309 points; 4. Armand Massy, le premier des Français finit quatrième avec 310 points; 5. L'amateur Gillies, cinquième, 311 points; 6. J.-H. Taylor, sixième, 312 points; 7. L.-B. Ayton, septième avec 314 points; 8. Jean Gassiat, huitième, 315 points; 9. Rowland Jones, huitième également avec 315 points.

M. GILLIES MONTE AU 15e GREEN

M. Gillies, après avoir tenu la tête le premier jour, finit 5e. Au milieu, Duncan et Ayton montent après un coup de grand fer, pour jouer leur coup roulé.

Omnium de Golf

Gassiat, continuant son mauvais jeu du départ, ne put mieux faire que 78, ce qui le classait troisième; par contre Sherlock réussit un très beau 74 qui est le meilleur score pendant le premier jour. On eut même l'espérance qu'il réussirait 34 pour l'aller, mais au 15e trou, dont le premier drive est au fond de la vallée, sa balle vint malencontreusement se loger dans l'escalier menant au 15e green. Il lui fallut deux coups pour sortir de cette mauvaise position. Il réussit quand même un magnifique 36 pour l'aller, score qui n'a pas été battu pendant tout le concours.

Le second jour, qui bénéficia d'un temps superbe, vit la chute de l'amateur, et la victoire des professionnels.

Il fut évident, dès le départ de Gillies, qu'il ne pourrait maintenir jusqu'au soir, son effort des jours précédents. Il paraissait plus nerveux et, bien qu'il jouât toujours avec soin, et même quelque solennité, il était clair que ni ses muscles, ni ses nerfs n'étaient à la hauteur de la réputation acquise la veille.

Au 9e trou, après avoir été dans une banquette, il lui fallut 3 pots sur le green pour rentrer sa balle, et il finit l'aller en 42. Son retour fut bien meilleur, et il fit superbement le 10 en 4, réussissant deux magnifiques coups de bois. Au 11e, sa balle tomba de son premier sur le chemin, contre une pierre; le coup qu'il joua pour s'en sortir, l'envoya dans une banquette, et il prit 6 à ce trou que l'on fait normalement en 4. Il réussit très bien les trois trous qui suivirent, et au 15e, il fit un superbe 2, en rentrant un pot de 8 à 9 mètres. Au 17e, par contre, il s'en alla dans une banquette et prit 6, tandis que 3 pots au 18e ne lui permettaient pas de faire moins de 5. Son tour s'acheva en 78.

De très bonne heure dans l'après-midi, Duncan s'affirma comme le vainqueur. Il fit d'ailleurs un très joli parcours en 74. Se sentant bien la victoire en main, il joua d'une façon très appliquée ne laissant rien au hasard, et d'une façon très prudente. La vitesse de son jeu s'en ressentit un peu, quoique je le vis négocier avec une élégante désinvolture sa balle particulièrement mal placée sur la route au 11e.

Au 4e, il avait déjà un d'avance sur le bogey, regagnait un autre point au 5e, ainsi qu'un autre au 9e, et terminait l'aller avec 37.

Son retour fut joué toujours dans les mêmes principes. Il réussit un superbe 4 au 10e, qui ne mesure pas moins de 440 mètres de distance après un très beau drive du départ, et un très joli brassie pour son second.

Au 11e, son premier qui se trouvait dans l'ornière du chemin ne l'embarrassa nullement, et d'un coup de mashie il fit une très belle approche qui le porta sur le green. Au 12e, il joua normalement, mais un très beau coup roulé lui fit gagner un coup sur le bogey. Au 13e, sa balle étant sur le bord du green en contre bas du trou, il joua un superbe coup de cleek qui vint mourir au bord. Au 14e, son deux l'amena dans une banquette dont il se sortit parfaitement d'un coup de mashie. Au 15e, son premier l'ayant porté en haut du green, il joua doucement son second pour venir près du trou, et rentra de son troisième.

Au 16e, il prit encore un coup sur le bogey, ainsi qu'au 18e, qu'il réussit en 4.

Voici d'ailleurs quel fut son score, à chaque trou comparativement avec le bogey :

Trous	Distance en mètres	Bogey		Trous	Distance en mètres	Bogey	
1	365	5	4	10	440	5	4
2	425	5	4	11	290	4	4
3	460	5	6	12	340	5	4
4	110	3	3	13	290	4	4
5	370	5	4	14	435	5	5
6	300	4	4	15	175	3	3
7	340	4	4	16	205	3	4
8	280	4	4	17	500	6	5
9	345	5	4	18	410	5	4
	2.995	40	37		3.085	40	37

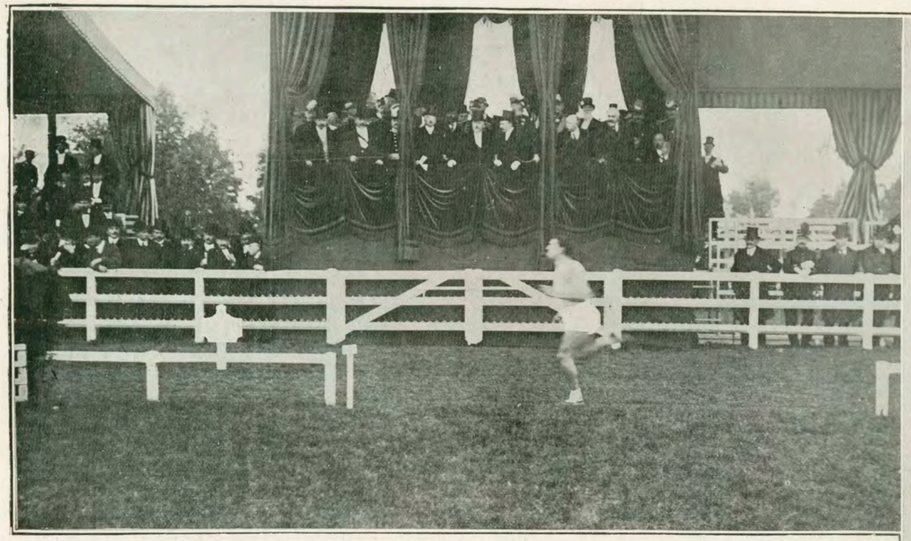
Pendant ce temps, M. Gillies, perdait définitivement toutes chances.

Braid parti plus tard réussissait très bien, étant enfin parvenu à pouvoir rentrer ses coups roulés et un 73 lui donna la place de deuxième.

Sherlock, influencé par son mauvais parcours du matin, ne réussissait qu'un 77, ce qui lui donnait la troisième place.

Massy, toujours faché avec son putter continuait à ne pas rentrer des coups enfantins, il fit cependant merveille dans le reste du jeu, et je ne l'ai jamais vu jouer aussi loin, ni aussi droit.

PIERRE GUYARD.

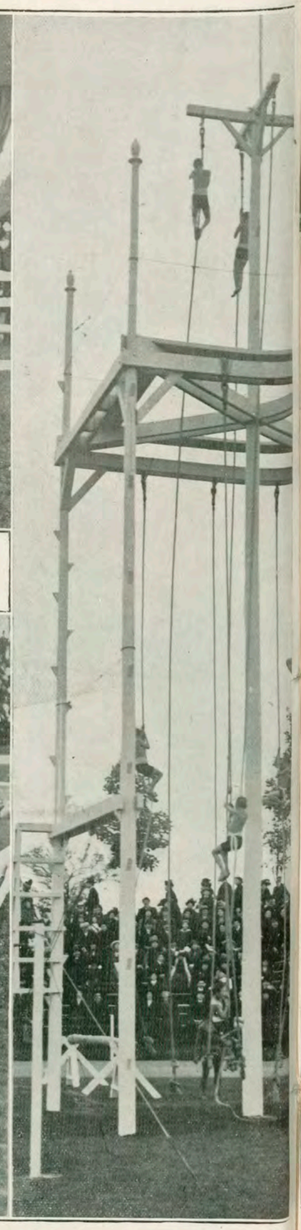


JEAN BOUIN DEVANT LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Jean Bouin, le glorieux recordman du Monde de l'heure, a pris part au handicap de 3.000 mètres, mais l'éducation du Collège d'Athlètes semble nuisible aux efforts du coureur, car, contrairement à son habitude, le Marseillais fut battu.

LA MARCHE, LES MAINS AU COTÉ

Les enfants du Collège d'Athlètes, malgré le froid, s'exercent le torse nu, en plein air, sans souffrir de la température. C'est là un des plus beaux résultats de la méthode Hébert. Un moniteur nègre surveille le travail des enfants.



LA MARCHE A QUATRE PATTES

Les exercices de marche à quatre pattes sont très amusants surtout lorsqu'ils sont pratiqués par les petits élèves.

LA CORDE LISSE

Le Président de la République voulant allé assister dimanche dernier à la grande à Reims. Tout le plan d'éducation de

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE A REIMS

Le Président de la République avait assisté au Grand Prix Cycliste ! Plusieurs fois, il a admiré les exploits de nos rois de l'air Garros, Audemars, Legagneux ! Dimanche il s'est rendu au Collège d'Athlètes à Reims ! Vraiment les temps sont changés : nous possédons enfin un chef d'Etat qui s'intéresse au Sport. A Reims il a pu observer de près la démonstration complète de la méthode du lieutenant de vaisseau. Hébert Il a vu les petites filles, les garçonnets et les adultes a demi-nus, exécuter tous les mouvements de gymnastique naturelle (gymnastique naturelle, la marche à quatre pattes ?) que l'officier faisait pratiquer il y a peu de temps encore aux mousses et fusiliers de la flotte. Puis plusieurs épreuves se déroulèrent : dans le handicap de 3.000 mètres, Jean Bouin, notre plus fameux athlète, ne put triompher d'adversaires trop lâchés, mais fit cependant grande impression sur le Président de la République qui, avant de se retirer, tint à féliciter chaleureusement M. Redont, l'architecte paysagiste bien connu, auteur des parcs publics de Reims, qui a entièrement conçu et exécuté le parc des Sports et le Stade du Collège d'Athlètes.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

LE DÉFILÉ DES PETITES FILLES

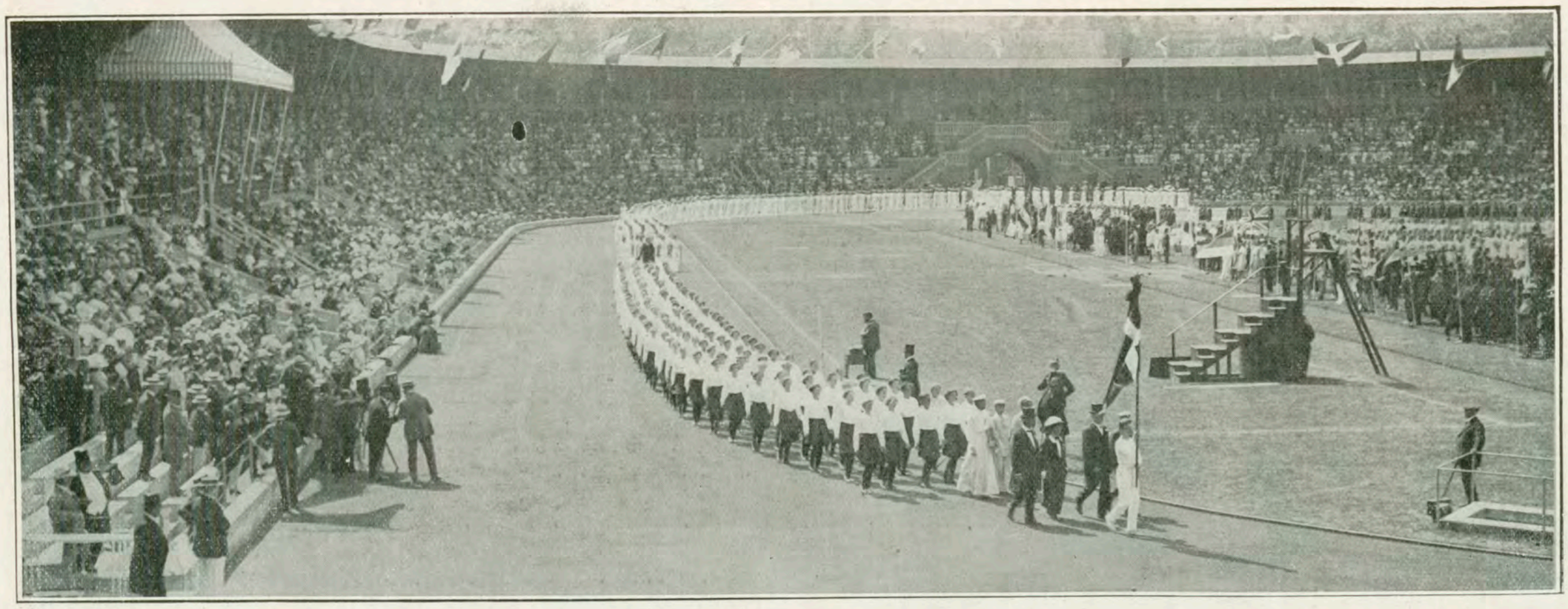
Le Collège d'Athlètes comprend une section de petites filles qui pratiquent les mêmes exercices que les jeunes garçons et suit la méthode du lieutenant Hébert. Il sera intéressant de constater les résultats obtenus.

EXERCICES AUX AGRÈS

Les enfants qui suivent au Collège d'Athlètes les cours d'éducation physique sont choisis au hasard.

LA MARCHE ACCÉLÉRÉE

Les élèves du Collège d'Athlètes, grâce au programme de culture physique établi par le lieutenant de vaisseau Hébert, seront à même de lutter victorieusement contre les crises qui accompagnent souvent la croissance.



LES JEUX OLYMPIQUES DE STOCKHOLM

A la suite de notre nouvelle défaite aux Jeux Olympiques disputés à Stockholm en 1912, nous fûmes pris d'un beau zèle pour la renaissance de notre race. Hélas! cet enthousiasme est oublié et personne ne s'occupe de la prochaine Olympiade.

ON NE PENSE PAS A L'OLYMPIADE

Par JEAN BOUIN

Très peu de gens ont connaissance des nouveaux règlements créés par la « Fédération Athlétique Internationale ». Je ne puis encore ni comprendre ni m'expliquer que nos dirigeants aient pu accepter pareils articles. S'ils avaient vu clair, ils n'auraient pas été dupes des puritains anglais, de l'hypocrisie germanique ou encore du chauvinisme suédois.

Sous un pareil régime, je ne vois plus possible la victoire ou même la lutte à chances égales de l'artisan contre le Monsieur au Gros Sac. Si nos dirigeants savaient ce que représentent les frais d'entraînement d'un athlète qui désire être champion, et qui, une fois ce titre conquis, s'efforce soit de vouloir triompher de l'étranger, soit de battre des records, ils auraient peut-être entrevu qu'une telle dépense d'énergie et d'efforts devait mériter des souvenirs dignes de commémorer ces prouesses.

Eh bien, en fait d'encouragement, ces messieurs ont jugé bon de limiter la valeur des prix, ils ont déclaré d'un ton digne et conscient que le sport devait être pratiqué pour l'amour de l'art.

Ceci est très beau, mais si nous avions fait une analyse de la vie privée des délégués ayant pris part au vote de ce règlement, nous aurions appris que les deux tiers de ces pontifes vivaient du sport..., et que leur voyage s'effectuait certainement en première classe, et avec une indemnité supérieure à vingt-cinq francs par jour; et encore pour recevoir les fonds n'avaient-ils pas rempli les formalités qu'ils veulent exiger et imposer aux athlètes, qui, eux, font les recettes à la sueur de leurs muscles, pour permettre à ces messieurs de s'offrir de confortables voyages où quelquefois leur rôle se borne à celui du touriste heureux de visiter un joli pays.

Je crois que les décisions prises au cours de cette assemblée seront de nature à nous acheminer non pas à la faillite du sport athlétique, mais à l'impossibilité de trouver ou de former des champions capables de nous représenter dignement à Berlin.

J'en conclus que malgré cette nouvelle faute et dans l'intérêt de notre pays, il nous faut rechercher les moyens destinés non point à nous faire triompher, mais à nous permettre de faire bonne figure.

Aujourd'hui que les nouveaux règlements rendent impossibles les grands meetings, je ne vois guère les champions étrangers venir nous initier, s'exhiber, ou disputer des courses ou concours pour des prix d'une valeur maxima de 250 francs.

Je doute fort que ce règlement soit respecté par les athlètes d'autres nations, car je connais mieux que tout autre la façon d'opérer des organisateurs à l'étranger.

En admettant que le nouveau règlement soit strictement observé, ce sera nous, Français, qui en supporterons les déboires ; la majorité de nos athlètes étant d'une condition moyenne et comme nos étudiants préfèrent encore les brasseries où l'on s'amuse, ou la pratique des sports plus attrayants et moins pénibles, il ne nous restera plus de champions athlétiques, si l'ouvrier et l'employé sont écœurés et découragés.

Vous comprenez aisément qu'avec nos habitudes et la régularisation actuelle des heures de travail, nos jeunes gens éprouvent une grande difficulté à s'entraîner, surtout à Paris ; les pistes étant éloignées du centre des affaires, et le coût des moyens de transport étant relativement élevé.

Les étrangers de ce côté-là ont sur nous des avantages appréciables. En Angleterre, l'ouvrier et l'employé bénéficient de la semaine anglaise, d'installations confortables situées quelquefois en pleine ville. Les pays scandinaves, ainsi que je le disais dans un récent article de la *Vie au Grand Air* jouissent de conditions atmosphériques uniques durant les mois d'avril, mai, juin et juillet. A cette époque les jours y sont très longs et certains, pendant juin, ne laissent qu'un léger crépuscule. Ainsi les athlètes, qui pourtant sont déjà avantagés par les heures de travail beaucoup moins longues que chez nous, viennent en masse à l'entraînement qui se déroule entre 6 et 10 heures du soir sur les différentes pistes. Les Suédois désirant confirmer leur classement de la dernière Olympiade ont créé des stades dans les environs de Stockholm, établissant ainsi des centres d'entraînement dirigés par des gens de bonne volonté ou appointés.

CE QU'ON FAIT A L'ÉTRANGER

Durant mon séjour à Stockholm, je me suis rendu maintes fois à l'entraînement d'Iddrottsplatz. Cette piste éloignée de dix minutes de marche du centre de la ville, est une des plus jolies et des mieux agencées. C'est là que l'entraîneur professionnel du Conseil Olympique suédois tient ses assises, recherche les révélations, corrige les défauts et enfin sélectionne lui-même les équipes représentatives. Presque toutes les semaines les différents clubs font disputer les courses d'entraînement dites préparatoires aux interclubs. Dans ces courses, les clubs ont soin de n'engager que leurs meilleurs hommes afin que le public ne soit nullement choqué par la valeur de certains et puisse assister à de jolies luttes.

Pour encourager la masse à courir, les dirigeants suédois, au cours de leurs réunions, font disputer des handicaps où il n'est pas rare de voir le scratchman battre le record.

Les Américains, qui avaient l'habitude de doter leurs meetings de prix importants seront certainement lésés, mais la fortune et les moyens dont disposent leurs clubs auront vite réparé les pertes dont ils pourraient se ressentir, quoique leur pays, grâce aux Universités où les élèves professent jusqu'à 25 ans, leur fournissent des champions.

Les résultats de la dernière Olympiade nous le confirmèrent, les principaux vainqueurs appartenant tous aux Universités. Vous voyez les avantages qu'ont sur nous nos adversaires : heures de travaux, pistes, moyens des clubs, et une grosse question qui a son importance capitale : pas de service militaire.

Nous n'avions qu'un moyen, nous Français, de lutter contre l'étranger avec succès à la prochaine Olympiade, c'était de doter nos épreuves de beaux prix, récompenses des amateurs. A l'appui de ceci je citerai l'exemple de la boxe qui a connu si rapidement le succès et qui nous a révélé des champions ; cela tient seulement aux bourses importantes qui furent délivrées dans les principaux combats, et l'on a pu constater dans un temps relativement court les progrès accomplis par nos jeunes boxeurs.

Je ne suis nullement partisan du professionnalisme, bien au contraire, je me plais à être son adversaire, car il conduit fatalement à toutes sortes de malheurs pour une partie de ses adeptes. Je veux dire par là que le jeune garçon par exemple, qui lit dans un journal sportif : « Match de boxe, bourse 50.000 francs », est tout de suite enthousiasmé, rarement par la beauté du sport auquel il va s'adonner, mais par le bénéfice qu'il pourra en retirer, et voici exactement ce qui se produit : c'est qu'en boxe un homme comme Carpentier qui gagne près de 200.000 francs par an, sera à l'abri de la misère lorsqu'il se retirera du ring, alors que 90 0/0 des boxeurs qui combattent pour des bourses plus ou moins élevées, vivent

Concours du "Champion"

RÈGLEMENT

- **Règlement du Concours.** - Dès le présent numéro, et dans chacun de ses dix-neuf numéros suivants, la VIE AU GRAND AIR publiera, par séries de cinq, les portraits de cent champions célèbres dans tous les sports. **Parmi eux, nos lecteurs seront invités à désigner celui dont les exploits les ont séduits à tel point qu'ils auraient volontiers souhaité de pouvoir échanger leur personnalité contre la sienne.**

II. - **Classement des réponses.** - Seront classées comme réponses justes, toutes celles qui donneront le nom du champion ayant obtenu la majorité des suffrages des concurrents. Toutefois, pour l'attribution des prix, nous devons poser la question accessoire suivante qui départagera les ex-æquo :

" Quels sont, dans l'ordre des suffrages qu'ils auront obtenus, les neuf champions qui seront nommés le plus souvent après le premier ? ".

Les prix seront d'abord attribués aux concurrents qui auront donné la liste complète des neuf champions. Les lauréats de cette série seront classés d'après le système des écarts. S'il reste encore des prix après cette répartition, ils seront distribués d'après le même système, aux concurrents ayant donné huit noms seulement de la liste, et ainsi de suite.

Enfin, en cas d'ex-æquo sur la question principale et sur la question accessoire, le jury procédera immédiatement au tirage au sort pour les départager définitivement.

III. - **Bons de Concours, feuilles de réponses.** Pour prendre part au Concours, nos Lecteurs devront découper dans chacun des numéros de la VIE AU GRAND AIR qui paraîtront jusqu'au 7 Mars prochain le bon de concours qui y sera joint. Ces bons seront numérotés de un à vingt.

Dans notre numéro du 7 Mars, en même temps que le dernier bon, sera publiée la feuille de réponse sur laquelle devront être inscrites, *sous peine de nullité,* les solutions, et collés les bons de concours dans les emplacements qui leur seront réservés.

IV. - **Durée du Concours.** - Nous recevrons les réponses jusqu'au 28 Mars. A cette date, elles devront nous être toutes parvenues.

Les solutions devront nous être adressées sous enveloppe fermée et affranchie portant comme seule mention extérieure :

VIE AU GRAND AIR, Champs-Élysées, 90
Concours du " Champion "

V. - **Causes de nullité.** - Le jury ne tiendra aucun compte ni des solutions qui nous parviendraient passé l'extrême délai ci-dessus, ni de celles qui nous parviendraient par toute autre voie que celle de la poste.

Nous appelons, enfin, l'attention des concurrents sur l'*importance* qu'il y a pour eux à *répondre à la question accessoire.*

Toute feuille ne portant pas la réponse à cette question sera annulée d'office.

Tout le monde peut prendre part au concours, mais chacun ne peut concourir qu'une fois et sous son vrai nom.

D'ailleurs la feuille de réponse devra porter, *sous peine de nullité, le nom, l'adresse et la signature du concurrent.*

Les membres d'une même famille peuvent concourir, mais à la condition que chacun d'eux envoie individuellement une feuille de réponse.

Il est interdit à toute personne attachée à quelque titre que ce soit aux Publications Pierre Lafitte de prendre part au concours.

VI. - **Jury de contrôle.** - Les opérations de dépouillement et de classement commenceront dès le 29 mars, sous la surveillance du jury de contrôle.

Le jury sera composé de :

1° Un délégué de l'Automobile-Club de France.
Un délégué de l'Aéro-Club de France.
Un délégué du Touring-Club de France.
Un délégué de l'Association des Journalistes Sportifs.
Un délégué de l'Union Vélocipédique de France.
Un délégué de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques.
Un délégué de la Chambre Syndicale des Employés du Cycle et de l'Automobile.
Un délégué de la Chambre Syndicale des Voyageurs du Cycle et de l'Automobile.

2° Trois abonnés de la VIE AU GRAND AIR tirés au sort parmi ceux qui sont domiciliés à Paris.

3° Trois chefs de service appartenant aux Publications Pierre Lafitte.

Pour entourer les opérations du présent concours de toutes les garanties nécessaires, les concurrents devront écrire leurs réponses deux fois : une fois à droite, une fois à gauche sur la feuille de réponse, aux emplacements réservés à cet effet. La partie de gauche constituera le talon.

Dès la clôture du concours, cette partie sera détachée de la feuille et mise sous scellés par les soins d'un officier ministériel. L'autre partie servira au classement des solutions.

VII. - **Proclamation des gagnants.** - Le dépouillement terminé, le jury se réunira et proclamera le résultat du concours après avoir constaté, les scellés ayant été levés, que les deux parties des feuilles de réponse des gagnants se rapportent exactement l'une à l'autre.

La feuille de réponse donnera d'ailleurs sur ces divers points toutes les précisions utiles.

VIII. - **Délivrance des prix.** - Les résultats du Concours seront publiés dans notre numéro du 25 Avril. Les prix seront à la disposition des gagnants dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, ou pourront leur être expédiés à leurs frais. Ils seront envoyés d'après les indications portées sur les feuilles de réponses.

IX. - **Réclamations.** - Un délai de cinq jours, à dater de la fin de la publication des noms des lauréats, sera réservé avant la délivrance des prix. Passé ce temps, aucune réclamation ne sera admise et les prix seront définitivement acquis à leurs titulaires.

Le seul fait de concourir implique l'acceptation du règlement du présent concours. Aucune réclamation ne saurait, sur ce point, être admise.

Voir, au dos, la liste complète des Prix affectés à ce Concours.

PRIX DU CONCOURS

QUEL CHAMPION AURIEZ-VOUS SOUHAITÉ D'ÊTRE ?

Premier Prix : Une AUTOMOBILE *Doriot-Flandrin-Parant,* 10/12 HP, 4 cylindres, type sport

2e PRIX. Une Motocyclette.

3e PRIX. Une Bicyclette de route.

4e PRIX. Une Bicyclette de course.

5e et 6e PRIX. Appareils photographiques "Gnôme" de la Maison Duranty, d'une valeur de **150** fr. l'un.

Du 7e au 10e PRIX. Gonfleurs "Kirby Atlas" pour Automobile, de la Maison Kirby Beard, d'une valeur de **125** francs l'un.

11e et 12e PRIX. Bons de **100** francs, pour équipement sportif à choisir dans le catalogue de la Maison "Aux Marins", 7, avenue de la Grande Armée.

13e PRIX. Bon de **75** francs, équipement sportif à choisir dans le catalogue de la Maison "Aux Marins".

14e PRIX. Jeu complet de tennis, de la Maison Clériot-Breton, d'une valeur de **70** francs.

15e et 16e PRIX. Bons de **50** francs, équipement sportif à choisir dans le catalogue de la Maison "Aux Marins".

Du 17e au 21e PRIX. Raquettes de tennis de la Maison Mass et Cie, d'une valeur de **35** francs l'une.

22e et 23e PRIX. Jeux de Croquet, d'une valeur de **30** francs l'un.

24e PRIX. Raquette, valeur **30** francs.

25e PRIX. Bon de **25** francs, équipement sportif à choisir dans le catalogue de la Maison "Aux Marins".

26e PRIX. Raquette, valeur **25** francs.

27e et 28e PRIX. Extenseurs **8** branches, valeur **23** francs l'un.

29e PRIX. Hamac, valeur **22** francs.

30e et 31e PRIX. Exerciseurs Hercule.

32e et 33e PRIX. Exerciseurs Athlète.

Du 34e au 68e PRIX. Exerciseurs divers.

Du 69e au 143e PRIX. Bons de **10** francs de fournitures à choisir dans le catalogue de la Maison Ellims Pierre, 10, Faubourg Montmartre.

Du 144e au 182e PRIX. Bon de **10** francs de fournitures à choisir dans le catalogue de la Maison Fano-Sports, 18, Rue Bleue.

Du 183e ou 188e PRIX. Balançoires.

Du 189e au 194e PRIX. Anneaux.

Du 195e au 200e PRIX. Trapèzes.

AVANTAGES réservés aux Abonnés de la VIE AU GRAND AIR

Tout abonné à la VIE AU GRAND AIR réalise une économie d'argent sur les acheteurs au numéro. Il a droit, en effet, aux 11 numéros spéciaux vendus Un franc et au numéro de Noël vendu 2 francs. Il bénéficie ainsi d'une économie de 5 francs sur les lecteurs au numéro. Il a également droit à *Deux Primes* et à de nombreux avantages dont nous donnons ci-dessous un aperçu :

AVANTAGES *indiqués au* Carnet multiprimes *délivré contre 0 fr. 50*

Une police d'assurance gratuite.
Une Photographie en couleurs encadrée (10 fr. au lieu de 20 fr.).
Réductions de prix dans un certain nombre de Théâtres et Etablissements parisiens.
Réductions importantes sur les achats faits dans un grand nombre de magasins.
Réductions sur le prix du traitement dans un grand nombre de stations thermales, etc., etc.
Envoi des numéros manquant à la collection de l'année en cours avec un rabais de 50 %.
Réductions sur le prix des Petites Annonces de la *Vie au Grand Air*, etc.

PRIMES (*deux à choisir*) *moyennant 1 fr. 50 par prime pour frais divers :*

Un Service à chocolat, porcelaine Haviland, décorée par de Feure.
Un coffret des délicieux chocolats Vinay.
Un colis de liqueur "La Françoise".
Un ozosenteur Berger (élégant appareil à purifier l'air).
Une caisse de 4 bouteilles de "Marc à la Cloche".
Un coffret des produits Gorlier.
Une magnifique héliogravure.
Une superbe estampe anglaise en couleurs. etc.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à détacher et à adresser à l'Administration des

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie

90, Avenue des Champs-Élysées, 90 — PARIS

Je soussigné _____

Adresse _____

Déclare m'abonner pour un an à la **Vie au Grand Air.** **Signature :**

Abonnement : France.. .. .. **28** francs par an.
» Etranger .. .. **32** » »

Pour vous éviter tout dérangement la VIE AU GRAND AIR fera encaisser le montant de votre abonnement à domicile si vous voulez bien, lui retourner ce bulletin revêtu de votre signature.

peut-être momentanément, mais n'auront pas à profiter pendant de longs jours de cette situation éphémère, la carrière du sportsman étant généralement de courte durée. Ces jeunes gens se trouveront sans argent et de plus la reprise d'un travail délaissé pendant quelques années leur sera pénibles, alors qu'ils s'étaient accoutumés aux joies de la gloire et de la grande vie.

Aussi, il ne s'en trouvera qu'un petit nombre qui vivront honnêtement, les uns, n'ayant aucune capacité, reprendront leur ancien métier, ceux-là souffriront dans leur amour-propre, d'autres plus intelligents se feront professeurs de salles, mais ne représenteront qu'une faible partie de la majorité qui, elle, laissera sur le pavé, des déclassés.

Voilà où peut conduire le professionnalisme, il est évident que ce ne sont pas les moyens de régénérer une race, mais de là à rendre impossible à l'amateur démocrate, la pratique d'un sport, il y a loin.

Ce qu'il faut, c'est intéresser et récompenser nos jeunes gens par de jolis prix, de bonnes indemnités de déplacement et exiger d'eux une situation. Nous n'aurons de cette façon aucune crainte à envisager pour leur avenir. De plus, ce sera un bien pour eux de s'intéresser à des sports amateurs et athlétiques, leur culture morale et physique marcheront de pair.

Il est question d'un rapport que l'on doit présenter au Gouvernement pour une demande de subvention de 500.000 francs. Je ne doute pas un seul instant que le ministre n'exige des détails et des précisions sur l'emploi de la répartition de ce crédit.

Voyons quels sont les principaux sports représentés aux Jeux Olympiques, la place qu'ils occupent et l'importance qu'ils représentent.

Les clubs de « tennis » sont aujourd'hui des associations riches et prospères et la France possède des installations que l'étranger peut lui envier.

L' « escrime » brille également au premier rang et n'est pratiquée que par une sélection de gens.

La « lutte » ne peut nous laisser espérer aucun succès puisque nos champions, sitôt qu'ils ont une certaine notoriété, deviennent professionnels.

Le « tir » grâce aux subventions du ministre de la Guerre, possède un budget suffisant.

La « gymnastique » manque certainement de salles mais est admirablement administrée, et possède une trésorerie que lui envient toutes les autres fédérations.

Le « football » n'a certainement besoin de rien, rencontres internationales et terrains ne faisant pas défaut.

La « natation » chez nous, n'existe malheureusement qu'à l'état embryonnaire, nos moyens d'action sont très limités. Voilà un sport auquel nos pouvoirs publics et dirigeants devraient s'intéresser.

L' « athlétisme » est certainement le plus ancien, mais il n'en est pas moins le plus pauvre, malgré de nombreuses réclamations de la part des commissions compétentes et pourtant sa pratique demande une installation coûteuse.

Jusqu'à ce jour, nous avons couru, à part les pistes du Racing, du Stade et du Club athlétique de la Société générale, sur des terrains de football autour desquels on a jalonné une ellipse.

Dans les vestiaires, les douches et les salles de massage font le plus souvent défaut.

Nous savons tous que les Jeux Olympiques furent créés pour rappeler les sports antiques et l'on a vu quelle importance les nations attachent actuellement aux victoires ou à leur classement qui semblent être un criterium de la valeur des races représentées.

Pour cela, tous les autres pays ont su se diriger vers une voie qui leur laisse espérer aujourd'hui quelques succès pour 1916 !

NOS PONTIFES NE FONT RIEN

En France, jusqu'à ce jour, l'on a rien fait ! Nous avons un Comité Olympique qui ne fonctionne que très rarement et notre Fédération, à qui incombe le devoir de préparer nos athlètes, continue comme par le passé à ne rien transformer et à ne pas s'apercevoir des progrès que font les autres fédérations.

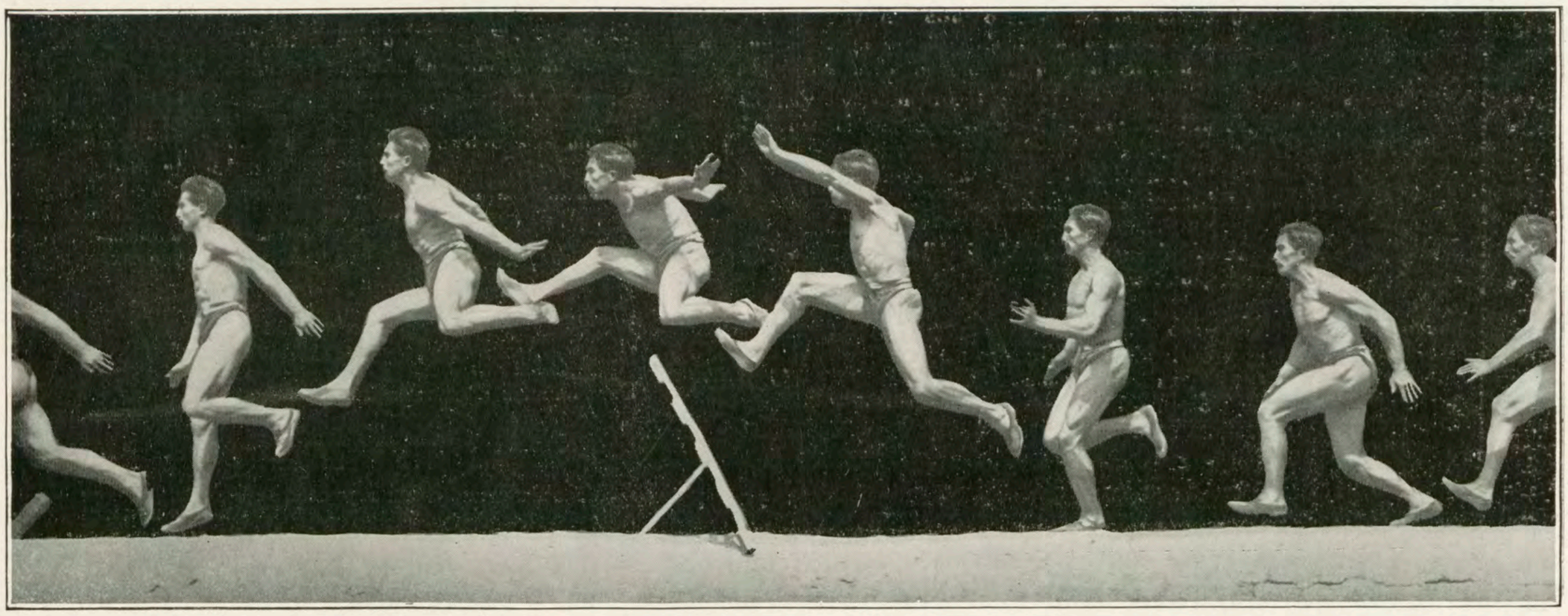
J'ai déjà maintes fois fait entendre ma protestation et pose à nouveau la même question : l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques veut-elle, oui ou non s'occuper de l'athlétisme qu'elle délaisse pour s'occuper de sports à recettes ?

Je demande qu'elle relègue au second plan les autres sports qui, bien que très intéressants, n'occupent aux Jeux Olympiques qu'un rang secondaire.

Que l'Union ne s'obstine pas dans la mauvaise voie, car le jour où l'opinion publique, comprenant qu'il s'agit d'une question nationale, s'intéressera davantage au problème Olympique, elle pourrait bien s'apercevoir, mais un peu tard, de son incompétence et de son incapacité.

Il me semble qu'avec un budget de 500.000 francs, le comité Olympique ne devrait pas hésiter à accorder à notre commission d'athlétisme une part de 250.000 francs pour cette année, ceci nous permettrait de nous organiser sommairement et de nous défendre honorablement à Berlin, car, dans cette capitale plus que partout ailleurs, nous avons besoin de nous montrer forts et dignes de nos ancêtres.

En admettant que cette somme soit votée, comment devrions-nous l'employer?



LA CHRONOPHOTOGRAPHIE DU SAUT DE HAIE

C'est par l'étude de la chronophotographie des sports athlétiques que le style des champions peut être modifié et celui des débutants engagé immédiatement vers la meilleure méthode. Nous sommes trop heureux de publier ces travaux scientifiques, dûs à l'école de Joinville. Grâce à eux, les athlètes consciencieux peuvent éviter de graves défauts.

CE QU'IL FAUDRAIT FAIRE

Je ne conçois qu'une solution : de même que l'eau est indispensable pour nager, de même les pistes sont nécessaires pour courir.

Nous possédons des clubs propriétaires de grands terrains, tels que le Stade Bordelais, le Stade Toulousain, le Football Club de Lyon, l'Olympique de Marseille, etc., etc. ; en s'assurant le concours de ces associations et celui des municipalités, l'on établirait des pistes et des centres d'entraînement, qui ne tarderaient pas à donner les champions nécessaires.

Nos meetings mensuels arriveraient, avec une bonne organisation, à payer les frais d'entretien des pistes et les détails toujours imprévus.

150.000 francs seraient suffisants à procurer à la Province une dizaine de pistes.

L'on accorderait 50.000 francs pour doter les différentes éliminatoires de prix et s'assurer le concours d'un entraîneur professionnel qui visiterait et rendrait compte de ses différentes enquêtes à notre Fédération.

50.000 francs suffiraient à l'envoi, dans de bonnes conditions, d'une cinquantaine d'athlètes à l'Olympiade. J'ai toujours préconisé que le trop grand nombre nuit, il vaut mieux quelques bons spécialistes capables de défendre honorablement nos couleurs.

Du reste, cela simplifie la tâche de l'entraîneur, des masseurs et des dirigeants.

JEAN BOUIN.

Haut les Ailes!

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

CHAPITRE I

PREMIÈRES BOMBES, PREMIERS AVIONS

Toul, 16 *août* 19... — 2 *heures du soir.*— Depuis huit jours, nous attendons... et les jours succèdent aux jours dans la même attente fiévreuse.

Toul, notre escadrille, toutes les places de l'Est sont consignées.

Les nouvelles données par les journaux sont de plus en plus alarmantes.

L'Angleterre arme, la Russie arme, la Belgique et la Suisse mobilisent.

Chez nous, la classe des réservistes de 191 , vient d'être rappelée sous prétexte de manœuvres dans l'Est... Les nouvelles d'hier soir annonçaient que la flotte anglaise avait quitté Portsmouth pour une destination inconnue vers la Mer du Nord... serait-ce le signal de l'attaque brusquée ?

A Toul, et dans les forts de Saint-Michel et de Dommartin, on travaille fiévreusement. Les lourds camions automobiles grimpent les raidillons des glacis, amenant obus, canons de siège aux batteries. Symptômes plus graves : en ville les boutiques se ferment une à une ; l'exode des familles d'officiers et des fournisseurs vers

Paris et le centre de la France commence.

Si c'est la guerre pour demain, je crois que nous sommes prêts et que notre escadrille fera de la bonne besogne !

2 h. 30. — L'avion H E 305 vient d'atterrir devant les hangars, revenant de la reconnaissance quotidienne de midi. Nous en faisons quatre par jour sur le secteur Mars-la-Tour, Pont-à-Mousson, Noméný-sur-Seille, Notre chef d'escadrille, le capitaine Beauchery, vieil africain grisonnant, interroge vivement l'officier aviateur, encore dans son biplan :

— Quoi de nouveau Boissieu ?

— Rien de nouveau, mon capitaine. Toujours du grouillement dans la direction de Metz, dans les bois de Gorze et de Cheminot. Mais entre une et deux heures, pas un détachement n'a franchi la frontière. D'ailleurs, les gardes-forestiers doivent être à leur poste, prêts à téléphoner. Je n'ai vu aucun Zeppelin dans la direction de Metz. Depuis deux jours on ne les voit plus ; on dirait qu'ils se cachent.

— Pas autre chose de saillant, Boissieu. Pas d'incidents de route ?

— Rien, mon capitaine. Ah ! cependant, si, un détail noté sur mon calepin. J'ai vu à 13 h. 10 un régiment de cavalerie en colonne de pelotons sur la route, se dirigeant de Pont-à-Mousson à Nancy, J'ai baissé jusqu'à 800 mètres pour mieux les identifier. C'était un régiment de dragons français. Les dragons de Pont-à-Mousson, probablement. Ils doivent déménager de peur d'être pincés dans leur lit (1).

— C'est tout, Boissieu ?

— C'est tout, mon capitaine.

— Votre moteur tirait bien? Pas trop de remous de chaleur?

— Oh ! si. Très chahuté. Le temps est orageux. Et au-dessus des vallées de la Seille et de la Moselle, je suis tombé souvent dans de grands trous d'air. Cependant j'ai volé à l'altitude de combat entre 1.400 et 1.500 mètres.

— Bien. Revoyez votre avion, vérifiez votre moteur, vos bougies. Faites faire votre plein d'essence. Je vais téléphoner votre rapport au gouverneur de la Place.

. . . . . .

Sur la prairie roussie les six gros biplans de l'escadrille sont alignés attendant le départ. Depuis huit jours, nos avions sont prêts, soigneusement vérifiés, les moteurs neufs de mobilisation ont été montés et essayés.

Dans les grands hangars métalliques, les tracteurs et les remorques de l'escadrille attendent prêts à s'élancer en ronflant sur les routes. Le matériel de guerre est chargé : rechanges d'avions et de moteurs, approvisionnements d'essence et d'huile pour 12 heures de marche par avion, explosifs de réserve, projecteurs et signaux pour indiquer les terrains d'atterrissage de jour et de nuit.

Et mes yeux s'arrêtent complaisamment sur mon biplan le H E 307. Avec son grand capot peint en gris, blindé à l'épreuve des balles, laissant dépasser le canon de la mitrailleuse et son tube lance-torpille, mon avion donne une impression de puissance, que la masse d'acier poli de son moteur rotatif de 160 chx et son hélice blindée augmentent encore. Ramassé sur son train d'atterrissage court et trapu, avec ses grandes ailes gris bleuté, il semble un grand oiseau de proie métallique, prêt à l'action, prêt à la lutte contre les Zeppelins allemands...

Et au-dessus des collines vertes de la Moselle qui tremblottent de chaleur dans la lumière crue d'un soleil d'août, je rêve au jour prochain où le choc brutal se fera dans le ciel bleu...

Dans la salle de réunion de l'escadrille, nous attendons silencieux, allongés sur les fauteuils d'osier. Au dehors, le champ d'aviation, aveuglant de lumière, se découpe par la porte ouverte. Pas un souffle d'air. La ligne des peupliers qui borde la Moselle est immobile, et par cette atmosphère lourde et orageuse d'août les nerfs sont tendus.

— Méfiez-vous, Saint-Bris, me dit Boissieu, rompant le silence, et me tirant de mes rêves. Puisque c'est à vous à partir pour la reconnaissance de 4 heures, méfiez-vous au départ des remous et des plaquages. Au-dessus du canal du Rhin, ce matin, j'ai été...

Un coup de sonnette du téléphone plus bref, plus impérieux que les autres l'interrompit.

Le capitaine Beauchery se penche au récepteur.

— Allô... allô... oui, j'écoute.

— .....

— Capitaine Beauchery, commandant l'escadrille H E 35, Toul. Oui, mon général.

— .....

— Oh !... oh ! pas possible, à 2 h. 30?... Mais c'est insensé, mon général... la dernière reconnaissance n'a rien vu.

— .....

— Oh ! bombardés !...

— .....

— Gare de Frouard?

— .....

— Plus d'escadrille?... tous détruits?

— .....

— Oui, mon général.

— .....

— Quand vous voudrez, nous sommes prêts, mon général... Immédiatement.

— .....

— Je donne des ordres... Oui, c'est compris... Bien, mon général.

Pendant toute cette conversation que nous n'osons interrompre, notre curiosité est à son comble. Que se passe-t-il? Enfin Beauchery raccroche le récepteur. Son visage est crispé d'émotion et très pâle. Mais se ressaisissant vite, d'une voix ferme il nous dit :

— Messieurs, la situation est grave. Le général commandant le vingtième corps vient de téléphoner...

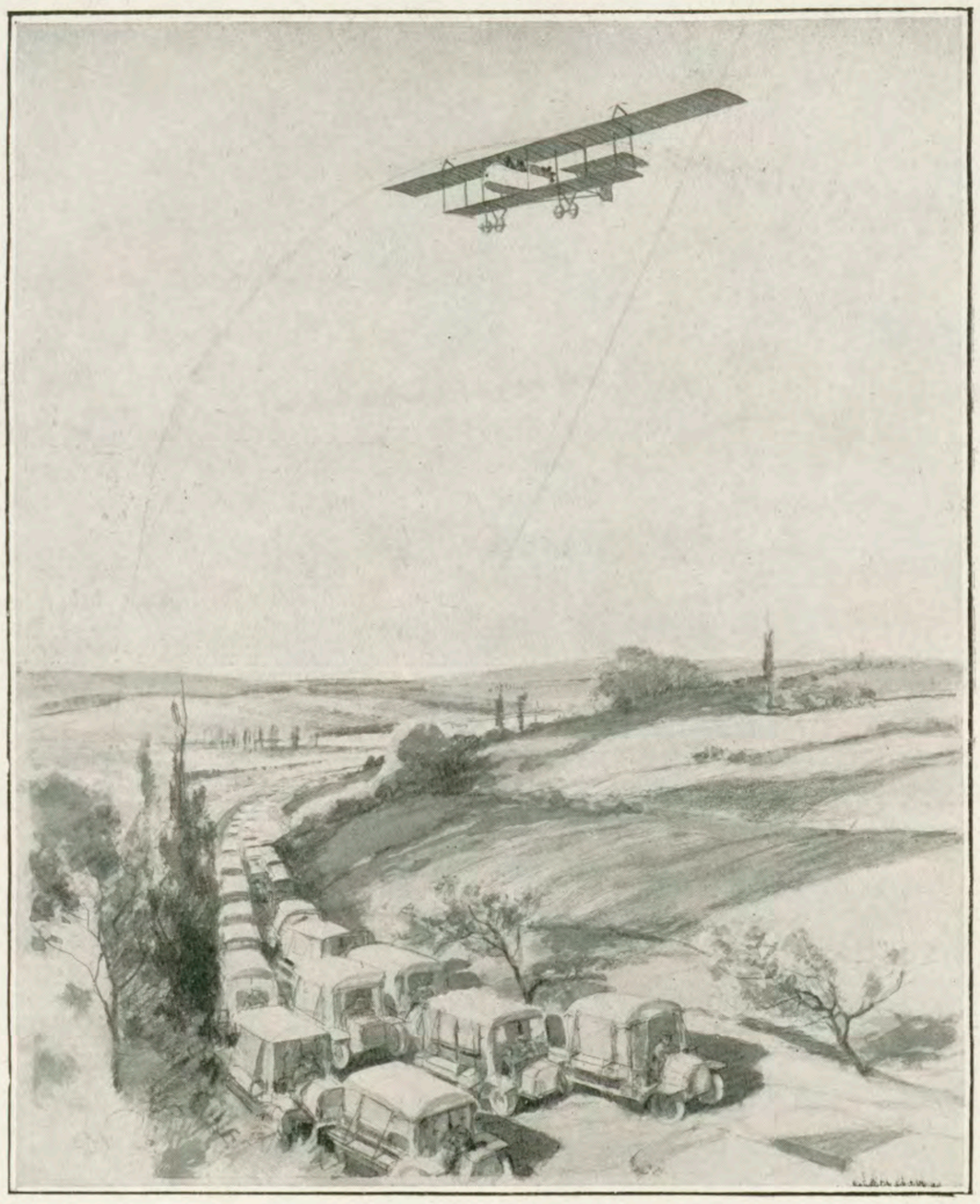
Deux Zeppelins ont subitement apparu à 2 h. 30 au-dessus de Nancy, laché leurs explosifs, anéanti le parc d'aviation et les hangars à dirigeables.

L'escadrille M E 15 est détruite, brûlée. Deux de nos camarades sont morts au champ d'honneur. Trois autres blessés...

Messieurs, le général a demandé des ordres à Paris. Malgré cette attaque inqualifiable, il ne peut agir de lui-même. En attendant, il nous donne rendez-vous à 3 h. 40 sur le plateau de Villers-les-Nancy, pour une mission secrète.

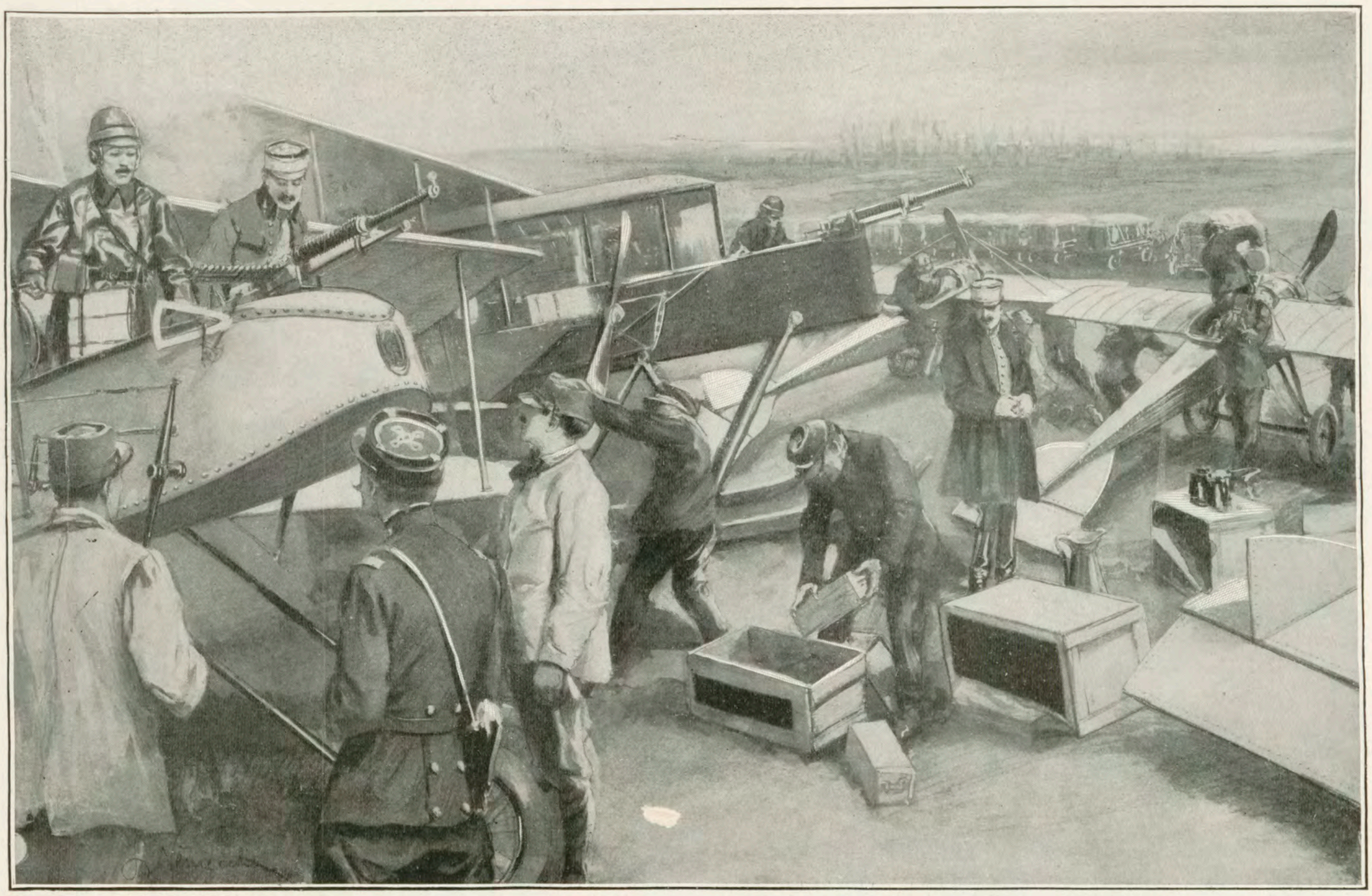
— Il est 3 h. 05... Départ de l'escadrille dans 10 minutes, pour les tracteurs et 20 minutes pour les avions. Paquetage et approvisionnements de campagne.

— Vous êtes libre, messieurs. Ah ! un dernier mot. Le général vous recommande de faire attention en atterrissant aux trous des bombes allemandes !...



... Les lourds camions automobiles grimpent les raidillons des glacis, amenant obus, canons de siège...

(1) Pont-à-Mousson est à 4 kilomètres de la frontière, 16 kilomètres de Metz !



... Auprès des avions, c'est la même agitation, la même fièvre du départ, mécaniciens et gradés embarquent précipitamment.

Et raide, la figure contractée Bauchery salue et sort. Il ne veut rien dire de plus.

LE DÉPART DE L'ESCADRILLE POUR NANCY

La nouvelle comme une traînée de poudre s'est répandue dans le camp d'aviation et, pendant quelques instants, c'est un affolement de questions, de réponses, de bruits contradictoires, tandis que chacun s'empresse vers son poste de combat.

Les grands rideaux de toile verte des hangars grincent en s'ouvrant sur leurs poulies : les tracteurs ronflent ; on charge hâtivement les dernières caisses ; on empile les derniers sacs d'outillage. Mécaniciens et gradés, mousqueton en bandoulière embarquent précipitamment, tandis que Beauchery très calme, les bras croisés, planté au milieu du terrain, surveille les derniers préparatifs et consulte de temps en temps sa montre.

Auprès des avions, dont le chef d'escadrille partant avec les tracteurs m'a confié le commandement, c'est la même agitation, la même fièvre du départ... Kaufmann, mon mécanicien d'avion, accourt vers moi le visage bouleversé.

— Alors mon lieutenant, c'est bien vrai?... C'est vrai qu'Ils ont fait sauter Nancy, et toute l'escadrille du capitaine Fontvannes ? Ah ! les s.... ! Quand est ce qu'on va avoir leur peau, mon lieutenant?

— Bientôt, mon brave Kaufmann et vite au travail. Nous partons dans 20 minutes. Tout est il prêt?

— Tout est paré, mon lieutenant, j'ai tout revu depuis 8 jours.

Mais c'est égal, quel culot ! continua-t-il en suivant sa pensée. — C'est que voyez-vous, mon lieutenant, je suis de là-bas. J'ai encore le grand-père à Niderbronn en Basse-Alsace. J'ai été le voir souvent avant d'être soldat français. Eh bien, mon lieutenant, vrai de vrai, les vieux n'y croyaient plus, à la guerre, au retour des Français!

Et tandis que couché sous les ailes, il vérifie les derniers tendeurs, il continue à parler tout fort. Et c'est toute la haine de la race, de l'homme d'Alsace qui s'exhale dans sa colère ardente.

Boissieu passe près de moi : il n'en revient pas d'avoir manqué les deux Zeppelins à 2 h. 30, râté l'occasion de les tenir au bout de sa mitrailleuse. Et rageur il leur montre le poing.

— Toujours excité, ce bon Boissieu, me dit de Wassigny, autre pilote de l'escadrille qui se rend à pas lents à son avion. Il affecte un calme imperturbable. Comme toujours sa tenue est impeccable, sa cravate de chasse blanche émerge immaculée de sa vareuse bleu de ciel.

Et du haut de mon capot où je travaille les mains pleines d'huile, je le blague au passage.

— Mon cher, riposte-t-il, dans l'ancienne armée, on allait au feu en gants blancs. J'y vais en cravate blanche... Affaire de mode. Il faut bien cela, avant d'entrer en danse avec les Zeppelins.

Brave Wassigny ! Malgré sa morgue un peu distante de cavalier, quel cœur chaud ! Il dort là-bas comme tant d'autres en terre allemande, fauché aux premiers jours !

. . . . . .

Je tire ma montre, 3 h. 25.

A vous de partir, Hallu ! Altitude de marche 800 mètres. Direction corne droite, forêt de Haye.

Le premier avion s'envole. De deux minutes en deux minutes, c'est le tour des maréchaux des logis Nory, Bremont et des lieutenants de Wassigny et Boissieu. Je reste le dernier fermant la marche. Avant de partir, je regarde une dernière fois le champ d'aviation, maintenant silencieux et désert, rempli il y a quelques minutes du brouhaha des commandements, du ronflement des moteurs. Plus rien... Tout est morne. Les hangars béants allongent leur ombre, quelques caisses d'essence vides traînent sur l'herbe roussie...

Quand reviendrons-nous ici? La campagne est sûrement déclanchée. Où serons-nous demain ? En terre allemande? ou en terre française?... Ah ! j'ai hâte d'apprendre de la bouche du général tous les détails de l'attaque, de savoir quelle est la mission qu'il va nous confier...

Kaufmann est à son poste, les mains sur les pales de l'hélice.

Tandis que je me cale dans mon siège et ajuste ma ceinture, il me crie :

— Essence sans contact, mon lieutenant ?

— Voilà.

Et l'hélice, tournant à vide, aspire en faisant entendre un grincement plaintif.

— Fermez l'essence, mon lieutenant ! Contact !... Donnez 3/4 d'air !...

— Contact !

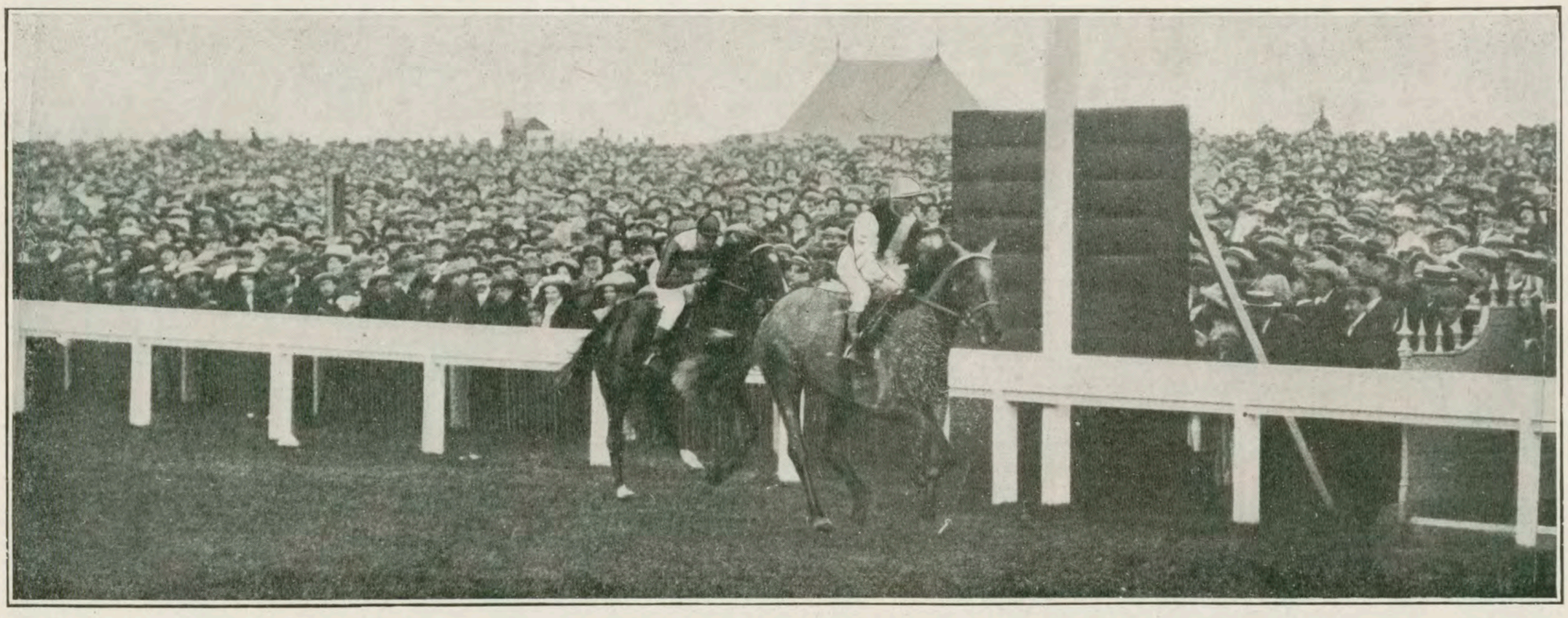
Et l'hélice, violemment lancée, part en trombe en ronflant.

Kaufmann agile, grimpe à la volée dans le capot. Un tour de manette des gaz et l'appareil s'élance. Quelques sautillements sur les bosses inégales du terrain et brusquement la montée rapide, ardente. C'est à peine si je tire sur le levier. Mon avion monte, monte en chandelle. Je regarde le cadran de l'altimètre. Déjà 200 mètres. Décidément mon moteur tire bien. Un coup d'œil à droite sur le compte-tours... 1.150 tours. C'est normal. Un coup d'œil à gauche... la cloche à huile, le niveau d'essence, tout fonctionne bien. C'est parfait. Ah ! que dit le tachymètre? Déjà 105 à l'heure. Cela va bien. Nous n'allons pas mettre grand temps pour faire les 20 kilomètres de Toul à Nancy.

MARC GOUVIEUX.

(A suivre.)

(Illustrations de Némécek).



LA DERNIÈRE VICTOIRE DE THE TETRARCH

C'est dans les Champagne Stakes de Doncaster, que The Tetrarch a fait sa dernière apparition en public cette année ; il avait à battre Stornoway, un des meilleurs représentants de la jeune génération. Il l'a fait dans son style habituel, passant le poteau dans un canter, à trois longueurs devant son rival.

L'INVINCIBLE THE TETRARCH

PAR RENÉ RIONDET

Au cours de précédentes chroniques, nous avons souvent fait allusion à des chevaux fameux, dont la carrière ne comprenait qu'une suite d'exploits. Mais, lorsque nous entamions ces récits, il nous fallait abandonner le domaine de l'actualité ; et nous avions si bien l'air de narrer un conte de fées que d'elle-même se présentait sous notre plume l'expression consacrée : Il était une fois...

Voilà qu'aujourd'hui nous pouvons laisser de côté l'imparfait et célébrer, au temps présent, la carrière du crack invincible que les courses de l'année viennent de révéler en Angleterre.

The Tetrarch, poulain gris, par Roi Hérode et Vahren, est né en Irlande en 1911, chez M. Edward Kennedy, propriétaire de l'étalon Roi Hérode.

L'an passé, aux ventes de septembre, à Doncaster, il a été acheté 34.125 francs par M. Dermot Mc Calmont.

Sa première sortie sur un hippodrome date du 17 avril dernier à Newmarket. Dans un Maiden Plate de 1.000 mètres, qui réunit vingt et un concurrents, il fait un début impressionnant ; car il prend la tête à mi-parcours, pour gagner dans un canter par quatre longueurs.

Six semaines plus tard, le 3 juin, veille du Derby, il dispute à Epsom les Woodcote Stakes sur 1.200 mètres ; le style de sa victoire est encore plus convaincant qu'à Newmarket.

A peine les quatre cents premiers mètres sont-ils couverts, que ses dix rivaux sont complètement battus ; il se contente de passer le poteau à trois longueurs devant son suivant immédiat, Parhelion.

Le 17 juin, les Coventry Stakes à Ascot permettent d'apprécier encore mieux toute la valeur du poulain gris ; le parcours, qui comprend près de 1.100 mètres, est en effet réputé pour sa sévérité ; car il se déroule, aux trois quarts, sur une montée particulièrement rude. Mais The Tetrarch se joue des difficultés ; et c'est par dix longueurs qu'il bat ses sept concurrents, tout en terminant à une allure d'exercice.

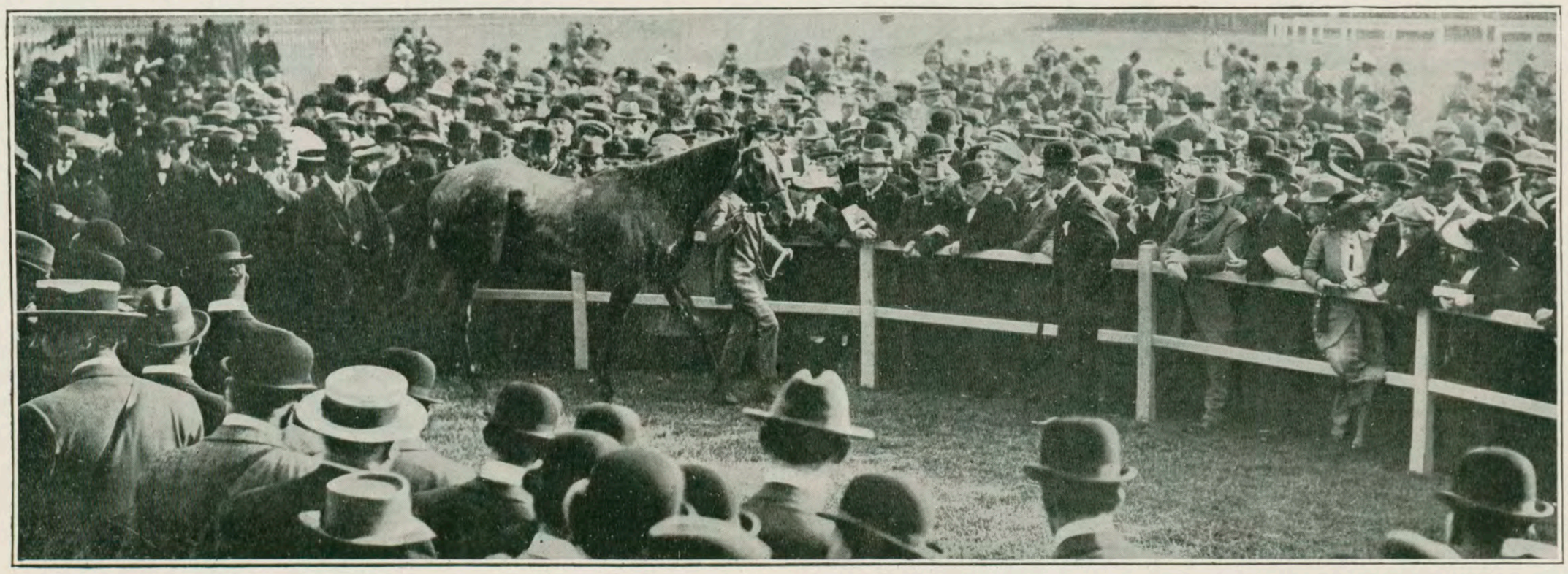
Cette performance extraordinaire porte à son comble l'enthousiasme des sportsmen, qui se voient obligés de remonter à travers les célébrités les plus révérées du turf pour trouver un terme de comparaison.

C'est lors de sa quatrième sortie, sur les 1.000 mètres des National Breeders'Produce Stakes à Sandown Park, que notre héros remporte sa victoire la moins brillante. L'événement, qui a lieu le 19 juillet, est d'ailleurs entouré de circonstances atténuantes : d'abord, The Tetrarch rend un peu plus de 7 kilos 1/2 à la seconde, Calandria ; en outre, il perd au départ un terrain appréciable, qu'on a évalué à cinq où six longueurs. Il refait cependant son retard très rapidement et prend la tête au bout de six cents mètres ; mais Calandria l'accompagne dans son effort et passe le poteau à une encolure derrière lui.

On épilogue beaucoup sur ce résultat : les détracteurs du fils de Roi Hérode y voient, les uns, la limite de sa valeur, les autres, le commencement du déclin d'un cheval précoce. Ceux-ci prétendent qu'il y a été sévèrement sollicité ; ceux-là, que Calandria terminait plus fort que lui.

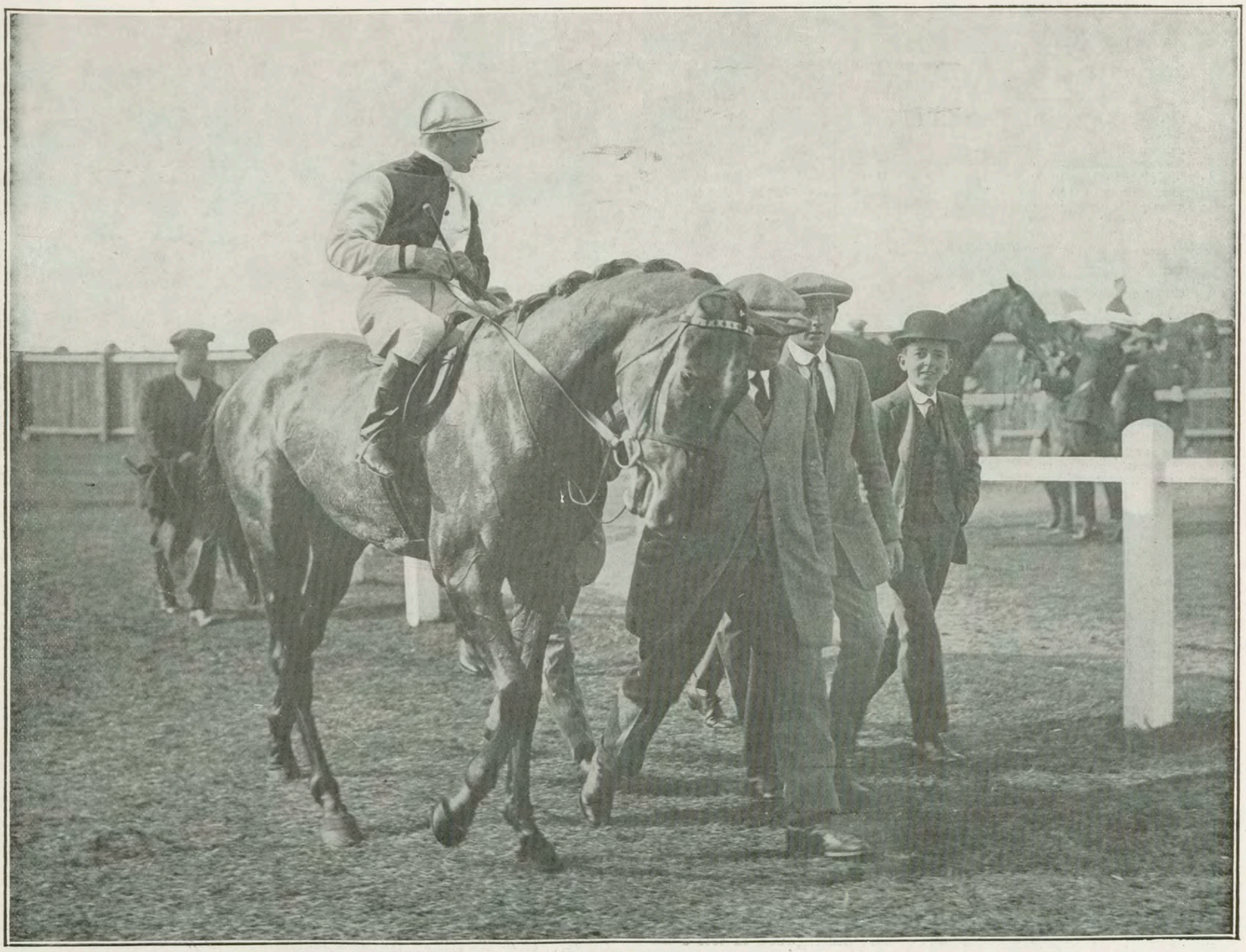
La discussion est close définitivement par la réponse magistrale de The Tetrarch, qui ne se fait pas attendre plus de douze jours. Le 31 juillet, sur les 1.200 mètres des Rous Memorial Stakes à Goodwood, il triomphe par six longueurs devant Princess Dorrie.

Un mois plus tard, le 2 septembre, il continue sa série à Derby sur les



THE TETRARCH DANS LE PADDOCK

Dès sa première course, The Tetrarch a soulevé l'enthousiasme général par la désinvolture impressionnante de son succès. Les six victoires qu'il a remportées par la suite n'ont fait qu'augmenter son prestige auprès des sportsmen, que l'on voit ici en foule autour de lui pour admirer le jeune phénomène.



THE TETRARCH MONTÉ PAR DONOGHUE

Le fameux cheval de M. Dermot, Mc Calmont, est fils de Roi Hérole, le performer français, né chez MM. Caillault et le comte Paul de Pourtalès. C'est de son père qu'il tient sa robe grise; il est en outre marqué de taches apparentes, comme l'était le Samaritain, le père de Roi Hérode.

1.000 mètres des Champion Breeders'Foal Stakes, où il précède d'une longueur et demie Clairvoyante qui en reçoit plus de 7 kilos 1/2.

Enfin, le 9 septembre, pour sa dernière sortie qui a lieu dans les Champagne Stakes à Doncaster, il est opposé à Stornoway, que ses performances désignent comme l'un des meilleurs représentants de la jeune génération.

En effet, ce Stornoway a déjà disputé huit courses pour en gagner six : il n'a été battu que lors de ses débuts et lors de son déplacement à Ostende, où il n'a pas couru sa vraie forme dans le Grand Criterium à la suite d'un accident. Malgré le mérite certain de ce rival, The Tetrarch lui inflige, sur les 1.200 mètres du Champagne Stakes, le même traitement qu'il a réservé aux rivaux de moindre envergure rencontrés par lui jusque-là. Il lui prend quatre à cinq longueurs pendant les deux cents premiers mètres ; puis, après avoir continué dans son action facile, il passe le poteau complètement ralenti, le laissant à trois longueurs derrière lui.

Cette performance est particulièrement significative ; mais elle prend un relief encore plus saisissant, si l'on songe que, la semaine dernière à Newmarket, Stornoway s'est adjugé les Clearwell Stakes devant six concurrents exactement dans le même style, dans un canter et par trois longueurs.

Ainsi, pour nous résumer, The Tetrarch a pris part à sept épreuves au cours de sa carrière de deux ans ; il n'a pas encore connu la défaite et le chiffre de ses gains s'élève à 283.400 francs.

C'est là un résultat magnifique : car il faut noter qu'il ne possédait pas tous les grands engagements des chevaux de son âge, notamment celui du Middle Park Plate, et qu'il a dû renoncer à se présenter l'autre jour dans l'Imperial Produce Plate à Kempton, à la suite d'un incident sans grande importance survenu à l'exercice.

Ce qu'il y a de plus extraordinaire dans toute cette série de succès, c'est que jamais The Tetrarch n'a eu à montrer la limite de ses moyens ; jamais il n'a été sollicité et, à part le jour où Calandria l'a approché d'une encolure, il a toujours semé derrière lui des adversaires désemparés, tandis qu'il terminait le parcours en dedans de son action.

Le poulain gris s'est donc nettement affirmé comme le meilleur deux ans qu'on ait vu depuis bien longtemps. La tâche qu'il devra accomplir l'an prochain n'en est que plus sévère ; car il faudra qu'il se montre égal à lui-même pour soutenir sa candidature au titre de plus grand cheval des temps modernes.

Il possède d'ailleurs de nombreux partisans, qui sont déjà convaincus de ses capacité futures ; car il a été joué dans le Derby de 1914 à la cote dérisoire de trois et même de deux et demi contre un.

Si on laisse en dehors toutes les complications possibles du fait de l'accident ou de la maladie, la question qui se pose est celle de savoir s'il supportera la préparation de l'an prochain et s'il tiendra la distance.

L'examen, de son ascendance nous fournira peut-être la réponse.

Son père, Roi Hérode, n'en est qu'à sa première année de production ; mais on peut remarquer que, sur l'hippodrome, loin d'être un précoce, il a fourni des preuves formelles de sa résistance, en triomphant jusqu'à l'âge de cinq ans et en restant à l'entraînement jusqu'au mois d'avril de sa sixième année. Le père de Roi Hérode, Le Samaritain, nous a donné en France toute une production ; celle-ci, dont l'ensemble dénote une honnête qualité, offre cette caractéristique de renfermer très peu de brillants deux ans et de présenter au contraire de nombreux performers qui ont résisté pendant des années aux fatigues de l'entraînement.

C'est ainsi qu'on peut citer parmi ses produits ayant couru cette année : Amalécite (onze ans), Sinaï (huit ans), La Chananéenne (sept ans), Kildare II (six ans) Cyrinus (cinq ans). D'autre part, Chanaan, Génésareth, Bethsaïda, Latour, Cadet ont couru jusqu'à six ans, etc.

Si nous passons au côté maternel, nous trouvons, en remontant en ligne directe, la mère de Cremorne, vainqueur du Derby, du Grand Prix et du Gold Cup, la mère de Skirmisker, gagnant du Gold Cup, et de The Ranger, héros du premier Grand Prix en 1863.

Nous voyons que les considérations empiriques tirées de son ascendance permettent d'attendre chez The Tetrarch une bonne résistance, unie à une certaine aptitude sur la distance.

Ce qu'il y a de plus curieux, c'est que son style se rapproche beaucoup de celui que nous avons pu rencontrer déjà chez des produits possédant comme lui l'inbreeding sur Thormanby, et notamment chez Alcantara II.

Il y a donc de grandes probabilités pour que, l'an prochain, le poulain gris puisse aborder avec succès les parcours sévères de 2.400 mètres et même de 3 000 mètres. La supériorité de son mécanisme lui permettra de désemparer ses adversaires sur de semblables distances, qui paraissent devoir rentrer dans la limite de ses moyens.

De là à voir en lui un stayer, il y a loin. Mais il ne faut pas le regretter : car le vrai stayer n'a rien du cheval de classe.

RENÉ RIONDET.

Après la coupe Gordon-Bennett

UNE TACTIQUE HARDIE

S'IL est quelque consolation qui puisse atténuer notre désolation à nous autres, champions français, de voir ce trophée reprendre le chemin de l'exil (pour un temps, je l'espère), c'est qu'il nous est enlevé par deux aimables et subtils Américains, et surtout qu'elle retourne dans un pays ami qui vient de la conquérir pour la quatrième fois.

Je veux aussi rappeler que Ralph Upson, à qui échoit la nouvelle conquête de la Coupe, est un neveu de F. S. Lahm, qui fut le premier vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett.

Mais pourquoi, direz-vous, Upson et Preston sont-ils sortis si simplement victorieux d'une épreuve qui, à leurs yeux, n'offrit ni le moindre danger, ni la moindre fatigue et qu'ils l'accomplirent si facilement?

Ces jeunes gens ont l'esprit brave, une volonté de courageux, l'audace de leur pleine jeunesse, et, pour tout dire, un allant en tous points admirable et parfait. Vous comprendrez ainsi pourquoi une telle équipe a eu raison des éléments, encore qu'Eole, par sympathie sans doute, les ait gratifiés de toutes ses faveurs et qu'ils aient mis une sorte de coquetterie à traverser le canal. Songez donc que Upson en est à peine à sa douzième ascension et que son camarade Preston n'en a guère davantage. Songez qu'ils étaient les plus novices parmi les plus jeunes et vous comprendrez pourquoi ils se sont ainsi aventurés!

Ajoutons encore que leur matériel avait paru à nos constructeurs en fort mauvais état et que le filet, notamment tout usé et brûlé, avait dû être changé. Or, un des constructeurs, faisant remarquer à Upson qu'un énorme trou endommageait ce filet:

— Croyez-vous donc que le ballon va passer au travers? lui répondit-il.

Pour tout dire, ces deux jeunes gens étaient tellement décidés à tenter n'importe quel coup d'audace qu'ils avaient pieusement confié à un de leurs amis leurs dernières volontés.

Et pourtant j'avoue ici très franchement et très loyalement avoir pensé comme eux et que l'idée de traverser la Manche me hanta pendant plus d'une heure.

Il est regrettable, que les avis météorologiques qui nous furent donnés au départ, n'aient pas été plus explicites: nous aurions dû connaître les situations sur la Loire, la Vendée et la Bretagne et ainsi nous aurions appris que de faibles dépressions existaient dans les parage avancés de l'Atlantique, engendrant une courbe qui n'irait qu'en s'accentuant.

Quelle fut alors la tactique des vieux loups de l'air? Elle fut simple et logique: profiter, en se tenant le plus bas possible du mouvement tournant et gagner au mieux la pointe de Bretagne.

Pour revenir à la traversée de la Manche, plusieurs d'entre nous en avons eu l'idée mais la simple ogique nous fit penser que cettecourbe, qui certes, lnous mènerait en Angleterre, nous en ferait peut-être aussi sortir, après n'avoir accompli somme toute, qu'un grand cercle dont le rayon ne dépasserait pas les points les plus éloignés de Bretagne et tout compte fait, nous avons tous continué notre première manœuvre.

Mais nous devions nous tromper et Upson seul, devait triompher!

Ayons donc la franchise, devant son succès, de déclarer qu'il est regrettable que plusieurs (et moi tout le premier qui ai longtemps discuté avec moi-même), n'ayons pas suivi la même route.

RENÉ RUMPELMAYER.

L'ODIEUSE COURSE D'ATTENTE

La Coupe Gordon-Bennett fut, dès le départ, une insipide course d'attente. Le lendemain matin, nous étions fixés: après avoir constaté comment nous tournions sans cesse, notre conviction fut que l'épreuve se terminerait entre Nantes et La Rochelle. comme dans la plupart des concours qui poussent les ballons dans cette direction.

Nous avons cherché alors à nous maintenir le plus bas possible pour profiter du courant qui nous emmenait le plus au S.-O., mais, malgré tout, nous avons continué à tourner, passant sur Saumur, Nantes et Saint-Nazaire. Nous avons alors cherché à gagner la Bretagne. Nous avons traversé le golf du Morbihan, essayant la pointe extrême de la Bretagne, mais le vent S.-E. nous poussa au nord où nous atterrîmes, estimant la traversée, à cet endroit, trop scabreuse, d'autant plus que nous pensions qu'avec la vitesse du vent presque nulle, nous ne pouvions couvrir une distance suffisante, en Angleterre, pour gagner.

Il est regrettable que, pour la Coupe, nous ayons presque tous été arrêtés par la mer sans pouvoir nous défendre en usant la totalité de notre lest. Ce qu'a fait Uspson était très risqué Il était, il est vrai, le mieux placé pour tenter la traversée, puisqu'il passa près de Cherbourg: la victoire a récompensé son audace et ce n'est que justice. La France tâchera de prendre sa revanche en 1914, malheureusement, il est à craindre que beaucoup reculent devant le voyage d'Amérique.

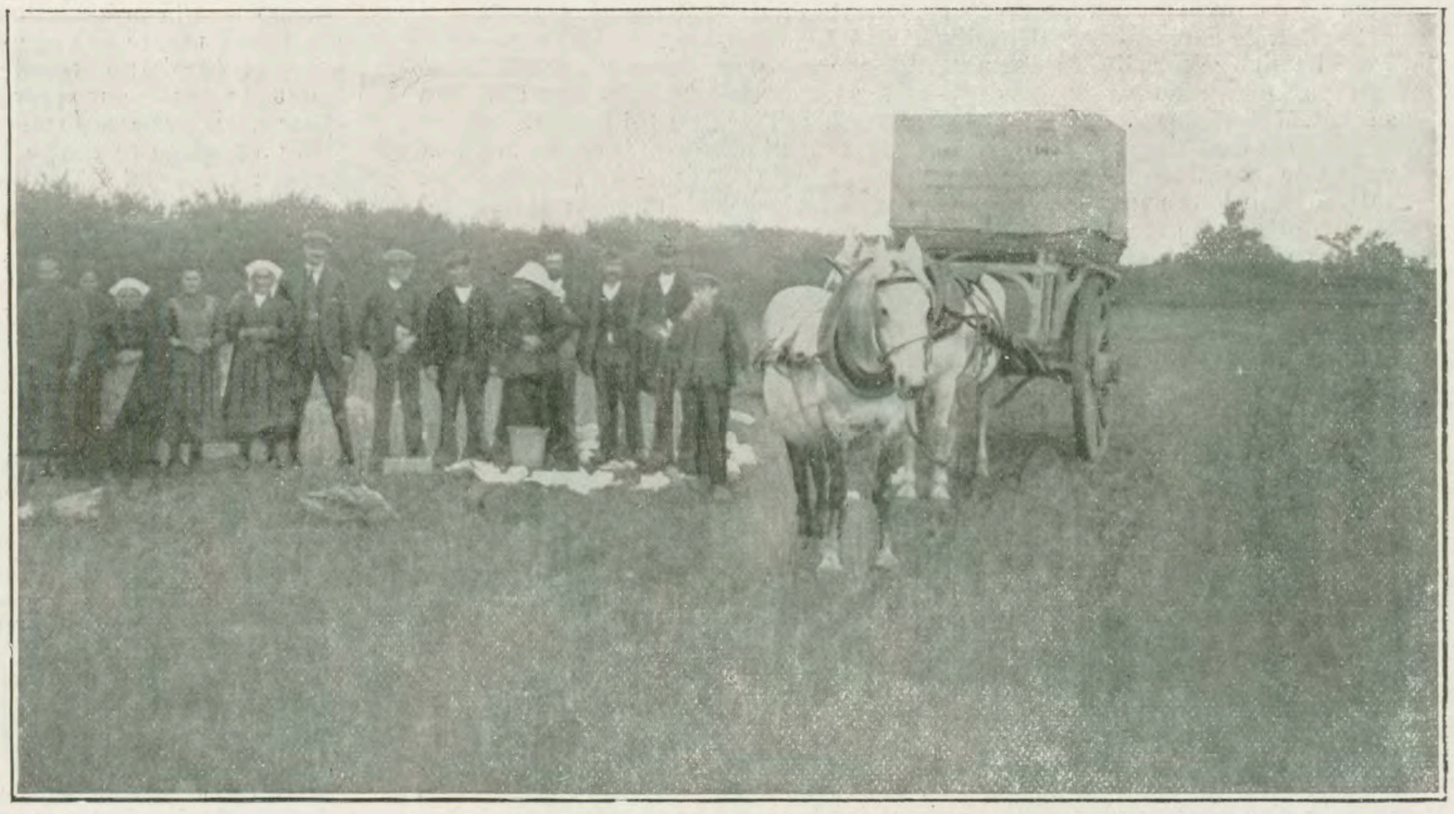
ALFRED LEBLANC.

L'ATTERRISSAGE DE RENÉ RUMPELMAYER

René Rumpelmayer et Mme Goldschmidt, recordmen du monde de la distance, furent arrêtés par la mer, qui les obligea à atterrir à Plestin-les-Grèves, après 460 kilomètres de voyage.

Mme GOLDSCHMIDT ET R. RUMPELMAYER APRÈS L'ATTERRISSAGE

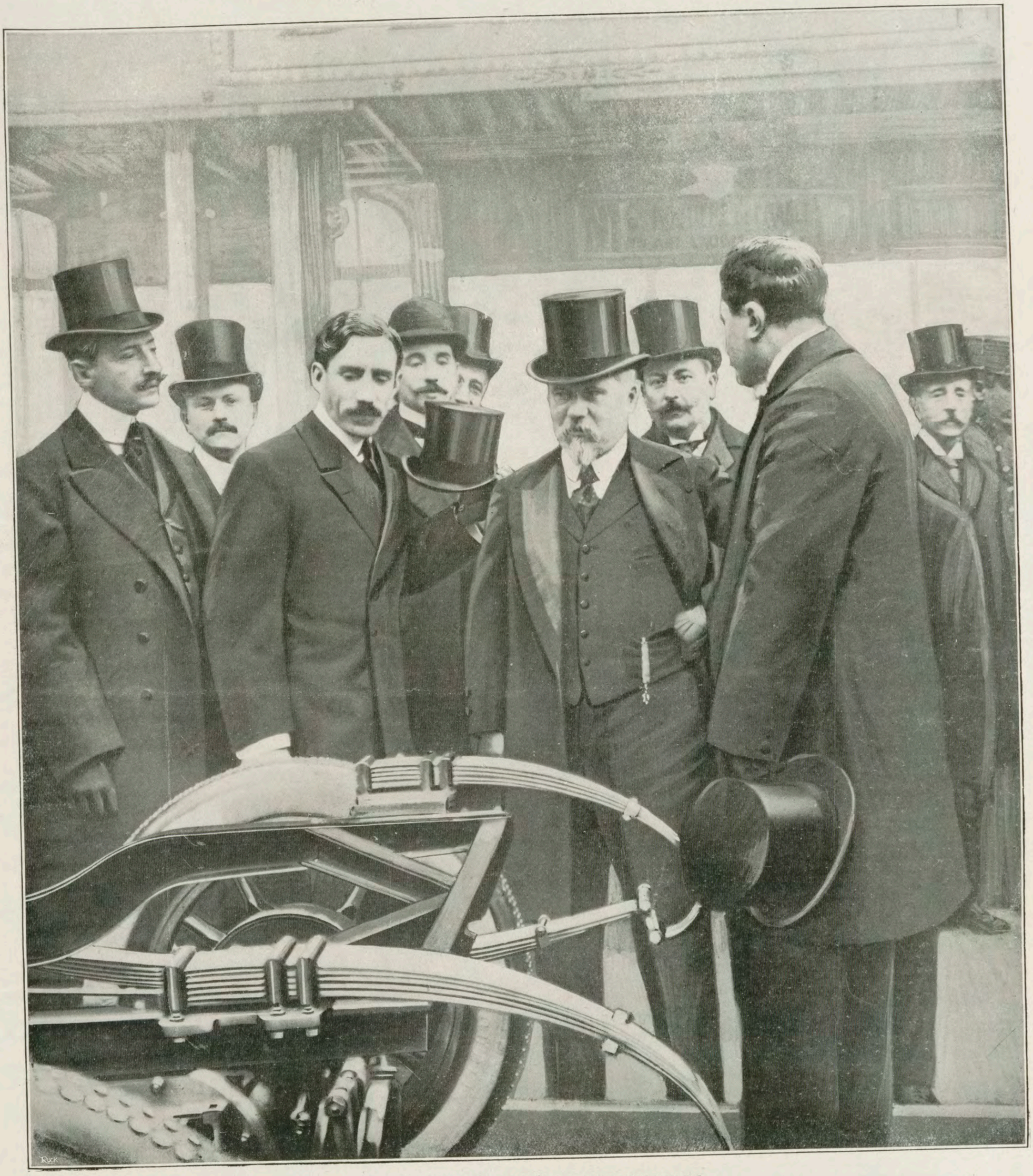
Les trois représentants de la France ne furent pas heureux et, ne purent tenter une traversée qui, pour eux, aurait été un suicide certain. Seul l'Américain Upson put s'élancer au-dessus des flots.



L'ATTERRISSAGE D'ALFRED LEBLANC

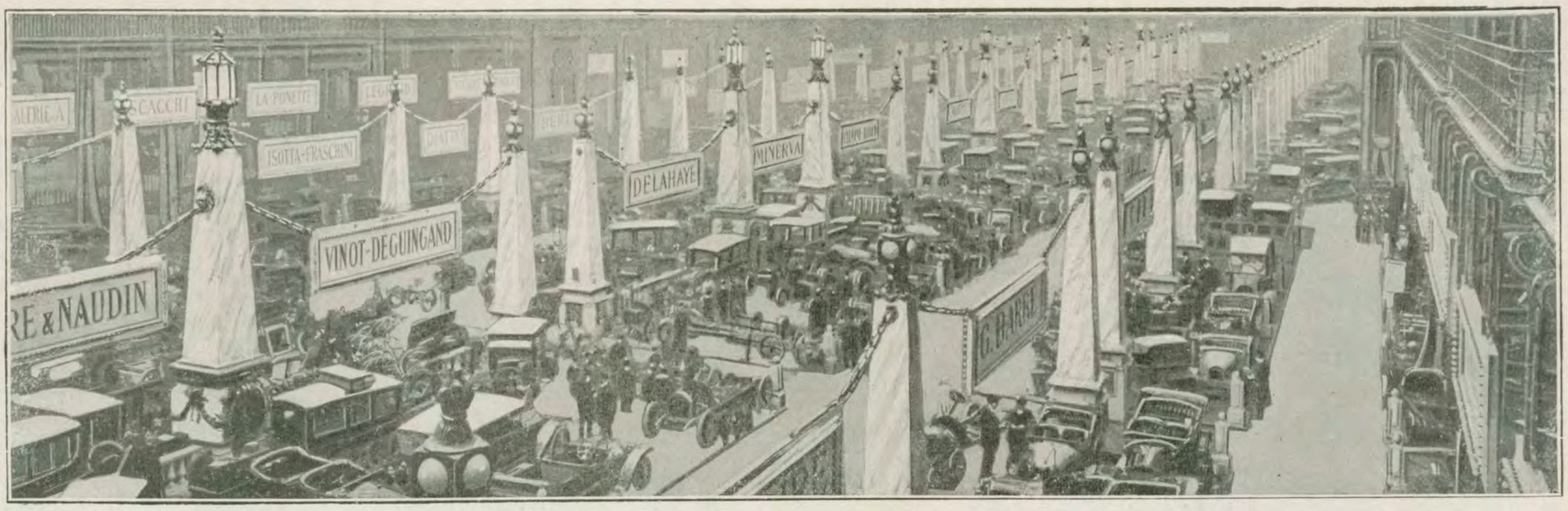
Alfred Leblanc, l'éternel second, et Emile Dubonnet, l'ancien recordman, furent cette fois le jouet du vent. Ils atterrirent sur la côte, à Trévoux-Tréguinec (405 kilomètres).

LE SALON DE L'AUTOMOBILE



LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE INAUGURE.

M. Raymond Poincaré, Président de la République, fidèle à la tradition de ses prédécesseurs, est allé inaugurer le Salon de l'Automobile vendredi dernier. Contrairement à l'habitude, ce n'est pas dans la matinée, dans un Grand Palais désert, mais à 2 heures que la cérémonie se déroula. Il est vrai que, cette année, pour éviter l'encombrement et l'envahissement de l'inauguration, les entrées étaient payantes. La visite du Président fut terminée en 45 minutes.



VUE GÉNÉRALE DE LA GRANDE NEF

Cette année, le Salon de l'Automobile est, à proprement parler, un Salon d'affaires. Le luxe y est moins éclatant ou, tout au moins, n'existe que dans les stands. L'exposition de 1913 est loin d'être austère, mais elle est, avant tout, sérieuse, et tous sont heureux de cette mise au point.

LE SALON DE L'AUTOMOBILE DE 1913

Le Salon de l'Automobile de 1913 a ouvert ses portes vendredi dernier, en avance de deux mois sur les habitudes prises jusqu'à cette année. Il convenait, en effet, de précéder l'exposition annuelle anglaise de l'Olympia qui, à tort ou à raison, en se tenant en novembre, avant la nôtre, semblait avoir attiré à elle une partie du succès que Paris, seul, avait toujours connu. Le véritable bénéfice que retireront de ce changement de date exposants et acheteurs, sera d'avoir avancé de deux mois la production et la livraison de leurs châssis et cela suffirait déjà à constituer un réel avantage.

Salon d'affaires, assurément, mais intéressant et instructif aussi bien pour le profane que pour le commerçant. Et c'est en profane que je l'ai parcouru, cherchant, dans un coup d'œil d'ensemble, a me rendre compte de quel côté nos constructeurs ont porté leurs efforts, quel sera le modèle le plus répandu l'année prochaine.

Plus que partout ailleurs nous possédons, en France, la manière de bien présenter la marchandise, l'art de l'étalage. Aussi, à côté du châssis nu et poli traditionnel que l'on a soin d'aérer autant que possible et que l'on a privé de tous les fils électriques, tuyauteries, tôleries ou réservoirs, qui pourraient faire croire à des complications inutiles, de charmantes, luxueuses, confortables carrosseries ont été groupées.

Mais voyons le châssis. On l'abaisse de plus en plus, il semble ramper maintenant et, sous cet aspect, nous donne entière confiance dans sa stabilité et sa bonne tenue sur la route. Les roues amovibles ont remporté définitivement la victoire; quant aux rayons métalliques dont elles sont munies pour la plupart, je vous étonnerai peut être en vous disant qu'en Angleterre, d'où la mode nous est venue, leur vogue tend à diminuer. On les remplace de plus en plus par des rais encore metalliques, mais imitant à s'y méprendre nos bons vieux rais en bois que le premier charron venu peut raccommoder.

La transmission par cardans est toujours souveraine. Et, pourtant, nous avions vu, dans les courses, plus d'un brillant racer muni de chaînes. On leur reconnaît donc des qualités? Qui vivra verra. On en fait de silencieuses.

Les changements de vitesse n'ont pas varié si ce n'est dans les petites voiturettes où l'on essaie la courroie, la friction, parce que d'un prix de revient très inférieur. Mais, ici encore, il faudra beaucoup perfectionner.

Les moteurs diminuent de dimensions et de poids pour un rendement souvent supérieur. Le perfectionnement de l'outillage, la qualité supérieure des métaux employés, permettent d'établir des engins tournant à des vitesses folles sans trop d'inconvénient pour leur résistance et leur durée. Et l'on arrive ainsi, puisque le public le demande, à établir des modèles beaucoup moins importants, plus légers mais aussi solides, et donnant les mêmes satisfactions de vitesse et de vigueur que nos anciennes 30 ou 40 chx, de 120 à 130 d'alésage.

Un certain nombre de châssis exposés ont adopté le système du monobloc qui groupe en un ensemble rigide le moteur, l'embrayage et le changement de vitesse. Le tout est ainsi reporté sur l'avant aux dépens de l'équilibre de la voiture dont les roues arrière, délivrées de tout poids, n'ont plus l'adhérence nécessaire et patinent aux démarrages, ce dont les pneus n'ont pas lieu de se féliciter. Certains constructeurs anglais vont encore plus loin dans cet ordre d'idées; ils établissent un monobloc qui comprend en outre le radiateur, le pédalier et la direction. Comme on trouve, d'autre part, des châssis montés sur essieux et ressorts et des ponts arrière complets, il devient possible au premier venu de se construire une voiture; mais, mettre bout à bout différents organes qui n'ont pas été conçus pour se compléter, n'est pas facile.

La clientèle des six-cylindres, comme celle des sans-soupapes, a dû se raréfier, car on en compte moins d'échantillons que l'année dernière. Un certain nombre de marques nouvelles sont nées qui n'exposent et ne produisent qu'un seul et unique modèle, de prix modéré en général et livré tout carrossé, tout équipé. C'est la formule américaine qui trouve d'ores et déjà pas mal d'adeptes chez nos industriels.

Il faut reconnaître que la concurrence étrangère ne néglige pas le Salon français. Anglais, Allemands, Italiens y sont plus nombreux chaque année. Quant à l'Amérique, si elle a mis longtemps à traverser l'Océan, elle arrive aujourd'hui en force.

Donc, nous trouvons partout des progrès sensibles dans la fabrication comme dans le fini de la construction. Mais pourquoi, alors que l'on recherche si ardemment le mieux dans toutes les parties de la voiture automobile, semble-t-on se soucier si peu de cet organe si important qu'est la suspension? De timides essais sont tentés que jamais on ne voit poursuivre. J'estime que le jour où elle trouvera la solution de ce problème, l'industrie automobile aura réalisé un de ses plus utiles progrès: que, ce jour-là, elle aura conquis et ramené à elle autant d'adorateurs nouveaux qu'elle en compte déjà d'anciens. Je crois, cependant que, cette fois, nous tenons le bon bout. Trois de nos principaux constructeurs se sont décidés à adopter le mode de suspension que l'Angleterre emploie depuis longtemps et qui consiste à disposer le ressort à l'inverse du mode habituel, c'est-à-dire à fixer les trois points d'attache de ce ressort de la façon suivante : le cintre au-dessus, une extrémité et le milieu tiennent au longeron par des articulations, tandis que l'autre extrémité repose sur le pont arrière. On obtient ainsi une grande souplesse et on supprime les secousses brutales et courtes qui déplacent le voyageur sur son siège. L'exemple donné par quelques maîtres du marché sera forcément suivi, du moins espérons-le, et un peu plus de confortable sera acquis.

Quand, avec cela, on aura trouvé le moyen de supprimer la chaleur étouffante et malsaine qui règne dans l'avant fermé des torpedos, on aura gagné deux grands points qui rendront à l'automobile plus de services que les moteurs à haut rendement mais à usure plus rapide et tous les accessoires plus ou moins ingénieux dont on charge à plaisir tous les châssis.

PAUL MEYAN.

Nous avons reçu, trop tard pour l'insérer dans notre numéro de la semaine dernière, la réponse de M. Robert Peugeot à notre enquête. La voici :

Vous me demandez de vous dire ce qui, à mon avis, fait progresser le plus la voiture : la Course ou les Salons.

Si vous m'aviez présenté autrement la question, si vous m'aviez demandé, par exemple, si les Salons ont une utilité quelconque au point de vue commercial, je vous aurais dit que je les considérais comme un moyen très propre à la diffusion des marques françaises à l'étranger.

Au point de vue technique, au contraire, je crois l'utilité des Salons très faible, sinon nulle.

Au Salon, chaque maison ne fait guère que mettre en valeur la virtuosité de son personnel à bien polir et à bien peindre.

On met en relief, le mieux possible, la ligne de la voiture, on atteint sans peine à la sobriété parfaite du mécanisme en tronquant les commandes, en supprimant les canalisations Au fond, tout cela n'est que façade.

Les bureaux d'études ne travaillent pour le Salon que des détails de forme, d'accessibilité ou de réglage. Le fond même de la voiture automobile est négligé, Les initiés savent que la plupart des modèles nouveaux exposés ne sont pas viables au moment du Salon, qu'ils ne le sauront que bien plus tard et considérablement modifiés.

S'il y avait, à côté du Salon, un autodrome où chaque constructeur serait tenu de mettre à la disposition des acheteurs des voitures d'un modèle rigoureusement identique à celui des châssis exposés, alors le Salon prouverait quelque chose. Encore faudrait-il que cet autodrome ne fut pas une piste, mais un circuit routier où toutes les qualités d'une voiture puissent être mises à l'œuvre. Or, vous le savez, l'autodrome du Salon est simplement l'avenue des Champs-Elysées.

A mon point de vue, l'automobile étant exclusivement un moyen de se mouvoir, le seul procédé pour le perfectionner réellement dans ses qualités de mouvement, est une épreuve de mouvement, c'est-à-dire la course.

Pour ma part, je ne conçois pas qu'à elle seule, une exposition puisse conduire un constructeur à faire des voitures plus légères, des moteurs plus puissants et plus économiques, des voitures rapides en côte et tenant la route, puisque ces qualités ne peuvent être vérifiées sur les châssis exposés.

Dans les maisons qui ne courent pas, ces questions vitales sont étudiées sans hâte et progressent imperceptiblement.

Dans les maisons restées fidèles à la course, elles sont, au contraire travaillées ardemment, parce qu'elles sont autant de conditions indispensables du succès. Les modèles destinés à la vente profitent aussitôt, quand la maison est sérieuse, de tous les progrès accomplis, grâce à la course, et présentent ainsi, sur les modèles concurrents, de considérables avantages.

Je n'hésite donc pas à affirmer, pour conclure, que c'est à la course seule que l'automobile doit les progrès importants qu'elle a réalisés depuis ses débuts.

ROBERT PEUGEOT.

Cette réponse était trop claire, trop explicite et trop juste pour que nous en privions nos lecteurs.

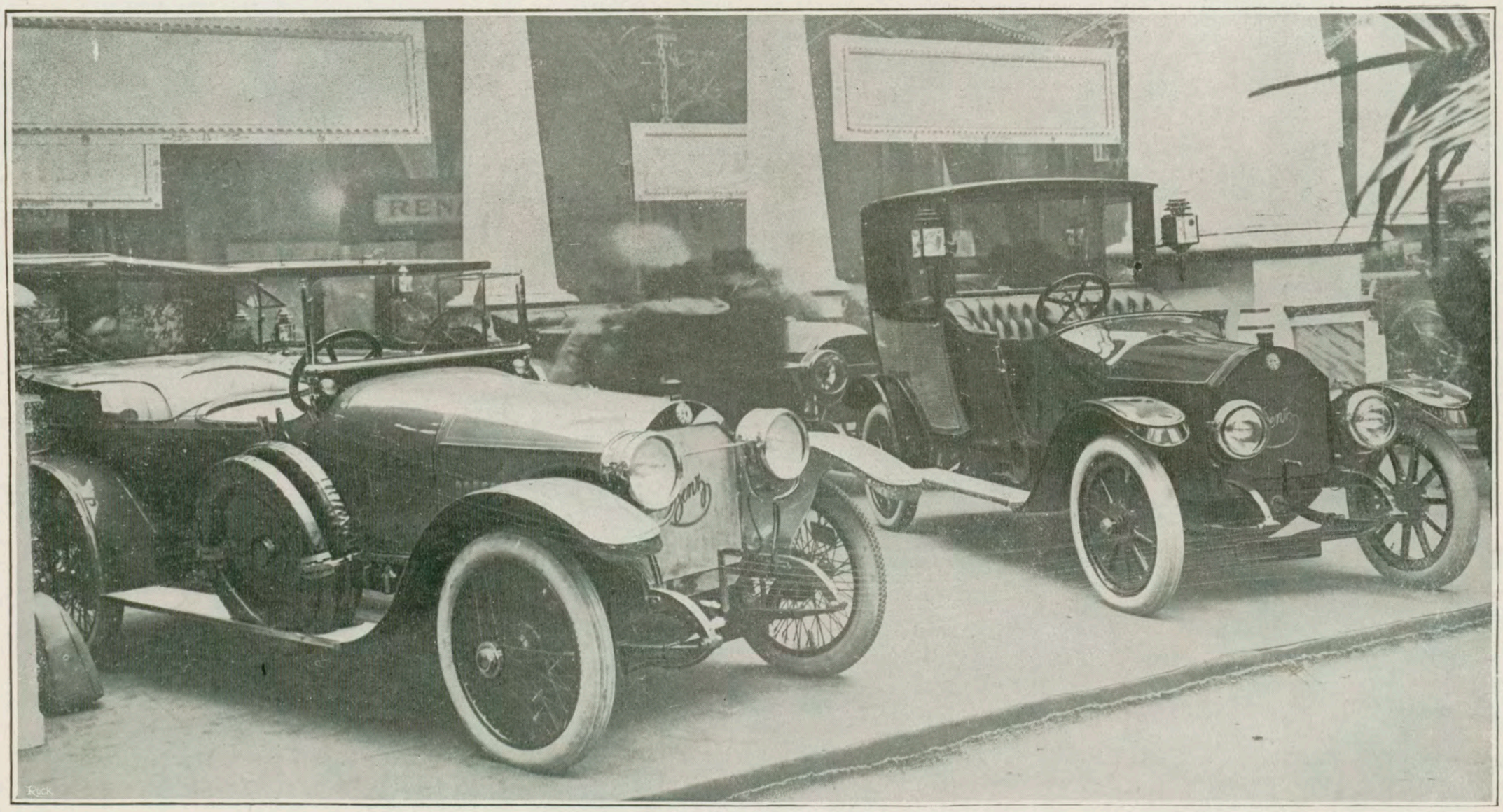
P. M.

LE STAND VACUUM MOBILOIL AU SALON

L'HUILE QUI NE CONNAIT QUE DES SUCCÈS

L'huile Mobiloil « BB » de la Vacuum Oil Company, « l'huile qui graisse le plus », après avoir remporté de nombreux succès en 1912, dans les plus grandes épreuves d'automobiles, de canots automobiles, d'hydro-aéroplanes, de motocyclettes, etc., a été adoptée cette année encore par tous les vainqueurs. Les champions n'en veulent plus d'autre; l'huile Mobiloil permet d'obtenir du moteur un rendement maximum, elle ne laisse pas de dépôts de carbone.

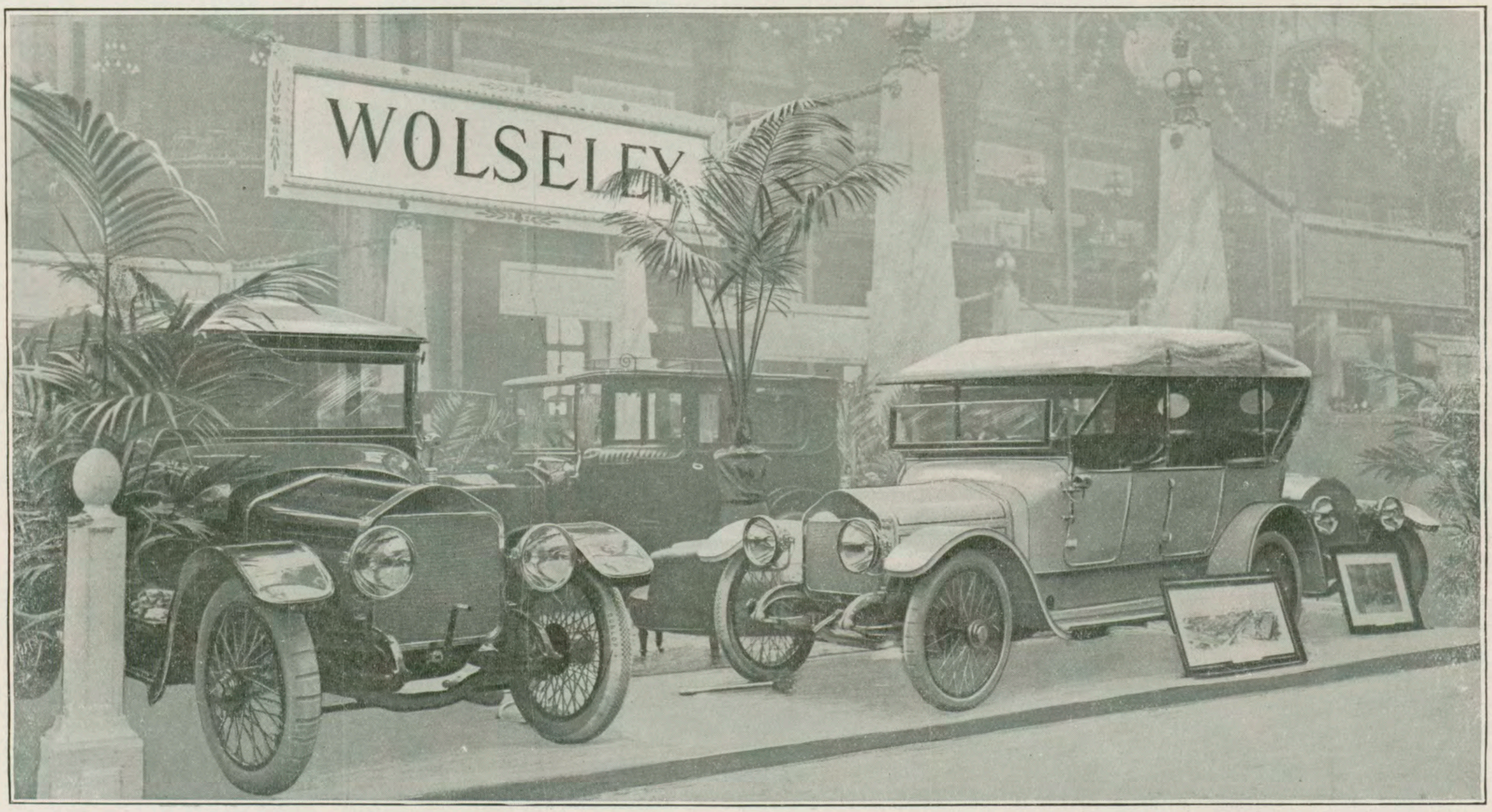
LE STAND BENZ



LA REINE DE LA VITESSE

Benz est la plus puissante usine d'Europe pour la construction des automobiles. Elle est détentrice du record officiel de vitesse (228 kil. à l'heure) et du record de Gaillon, établi en 1912 (163 kil. 636 sur une pente de 9 0/0). Les Benz sont toutes construites en série, depuis la 10-chx jusqu'à la 200-chx.

LES VOITURES WOLSELEY AU SALON



LES DERNIÈRES CRÉATIONS

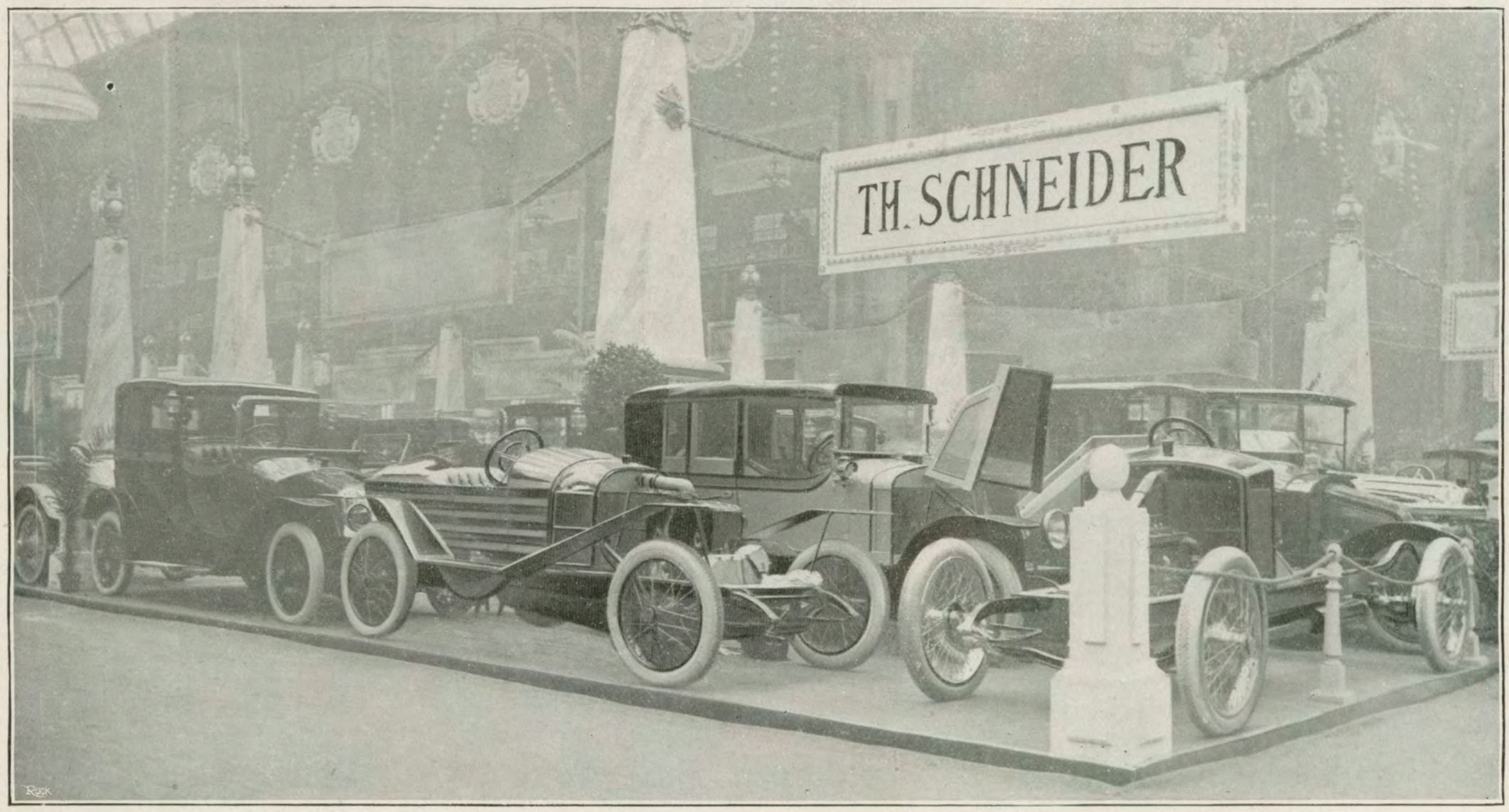
La Wolseley Tool et Motor Car Ltd expose quatre voitures: une limousine, un torpedo-landaulet 24/30 chevaux, un modèle populaire 16/20 chevaux, et un cabriolet-phaéton 24/30 chevaux, 6 cylindres. Cette dernière voiture, dont la carrosserie est une création de la Société Wolseley, est le type idéal de la voiture salon, pouvant être transformée en phaéton de tourisme.

LE STAND CHARRON LTD

LES NOUVEAUX MODELES 1914

La Société Charron Limited expose cette année une série de nouveaux châssis, parmi lesquelles il faut signaler tout particulièrement le 8, le 10, le 12 et le 15 chevaux. Au stand Charron, on peut admirer deux superbes torpedos 10 et 12 chevaux, livrés tout carrossés, ainsi qu'un coupé 12 chevaux, d'une élégance et d'une sobriété de lignes qui en font la voiture de ville idéale.

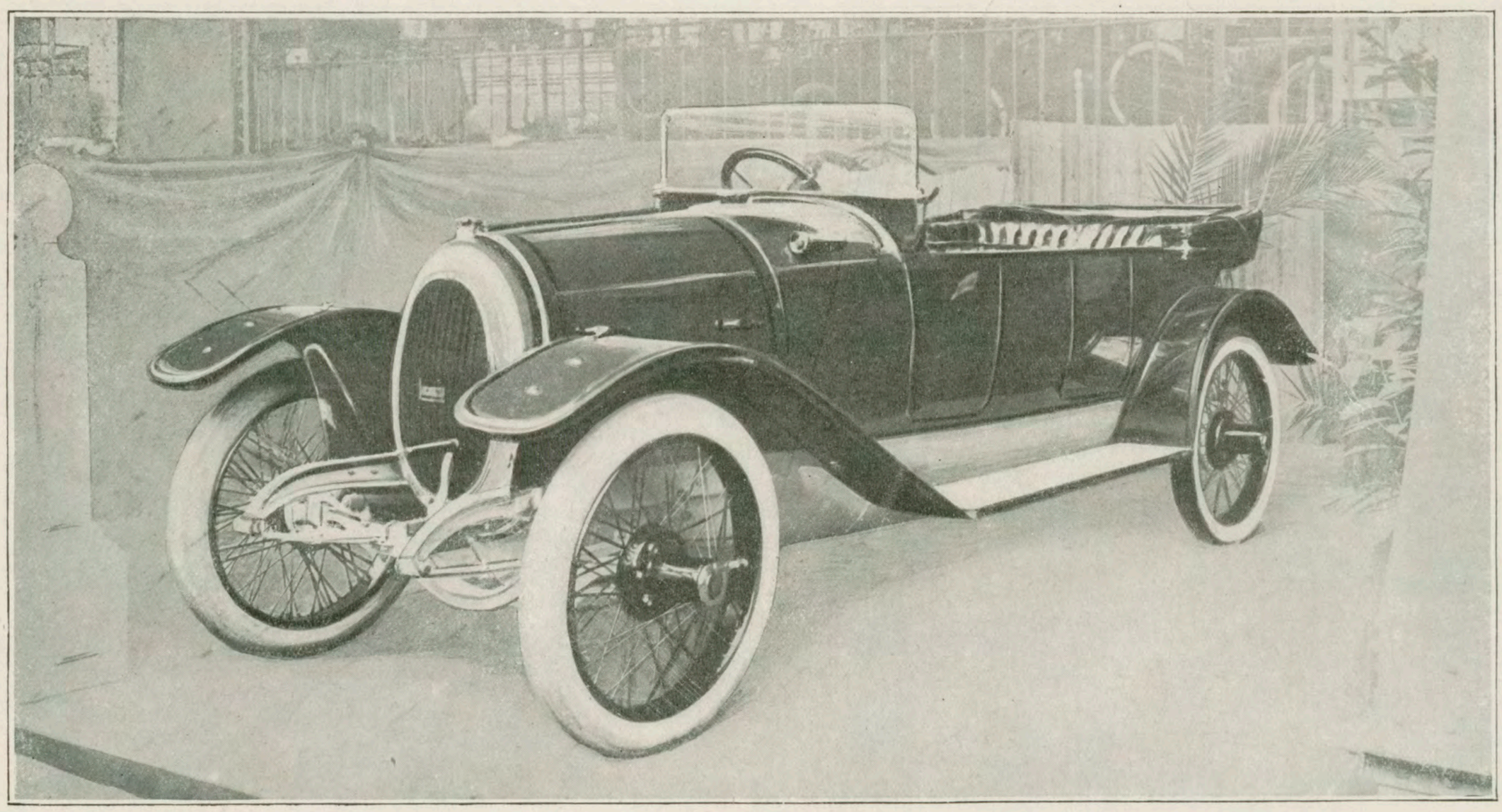
LES TH. SCHNEIDER AU SALON



HUIT MODÈLES NOUVEAUX

Au stand Th. Schneider, les visiteurs trouvent une série complète de huit modèles. Tous ces types de voitures de 10 à 35 chevaux, sont appropriés aux différents besoins de la clientèle automobile et particulièrement le 4-cylindres de sport qui a triomphé à Gaillon, tout récemment, escaladant la côte à 93 kil. à l'heure.

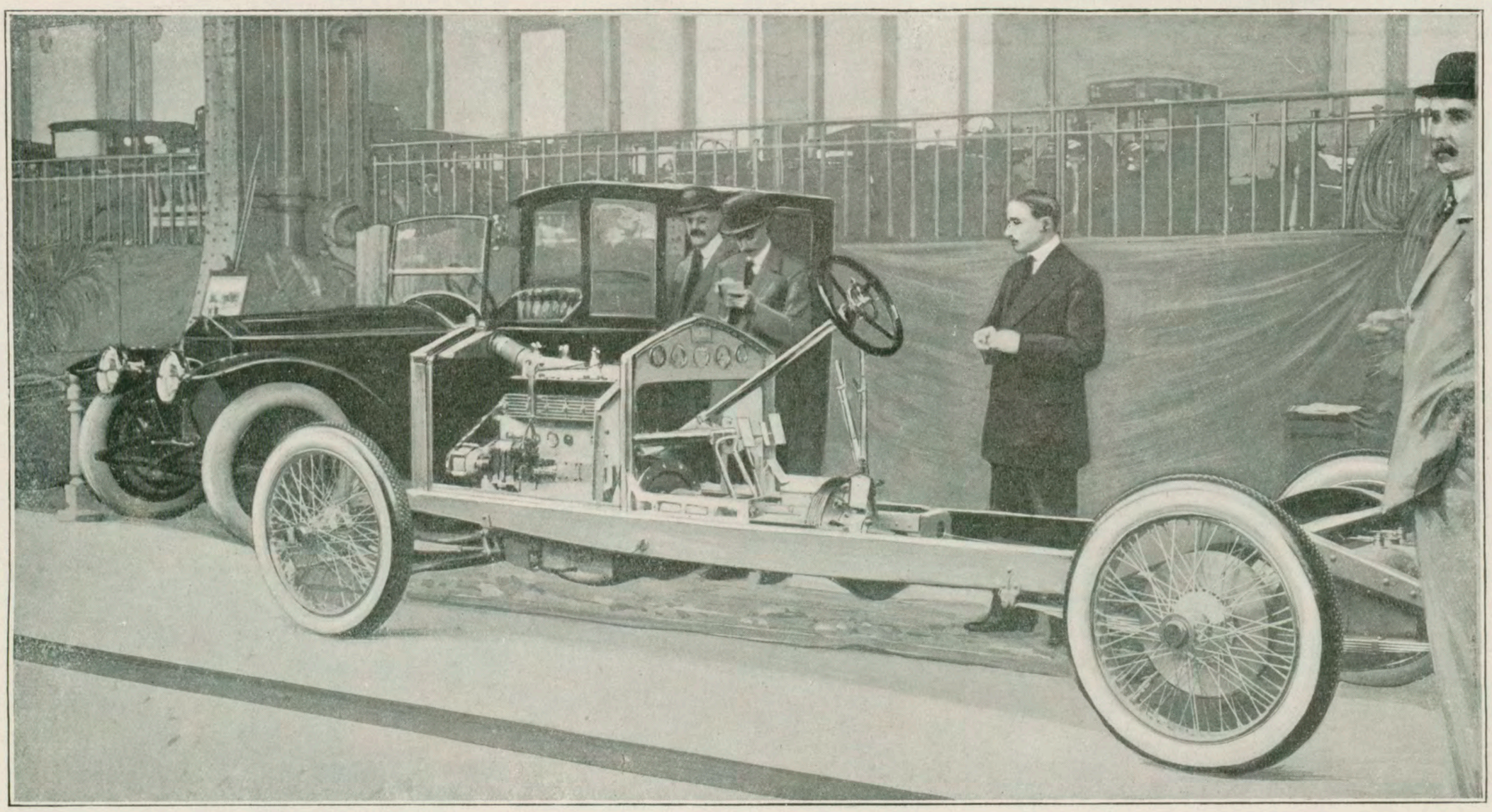
LE STAND LEGRAND



UNE VOITURE PERFECTIONNÉE

La voiture Legrand est munie des plus grands perfectionnements. Son nouveau mode de transmission par cables d'acier supprime la cardan, ce qui assure un rendement supérieur, une grande souplesse et un silence absolu. Le châssis-coque Legrand, est le gros succès du Salon.

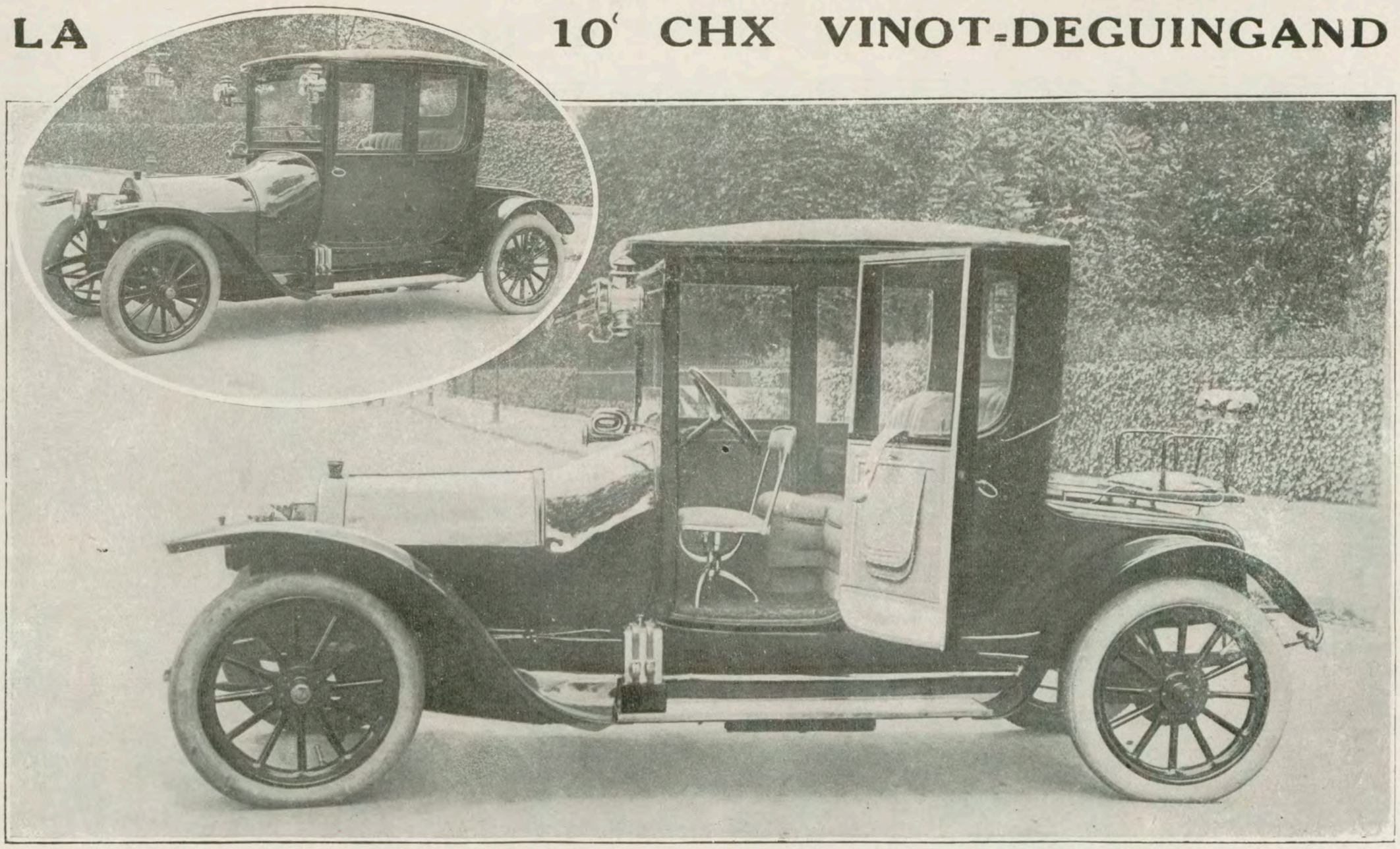
LA SIZAIRE-BERWICK AU SALON



LA VOITURE QU'IL FAUT VOIR

La Sizaire-Berwick exposée au Salon, est une voiture parfaite. Qu'on en juge : moteur 4 cylindres 90 × 160, graissage sous pression, 4 vitesses et marche arrière, 3 baladeurs, cardans à billes etc. De plus le châssis très surbaissé permet d'atteindre sans danger les plus grandes vitesses.

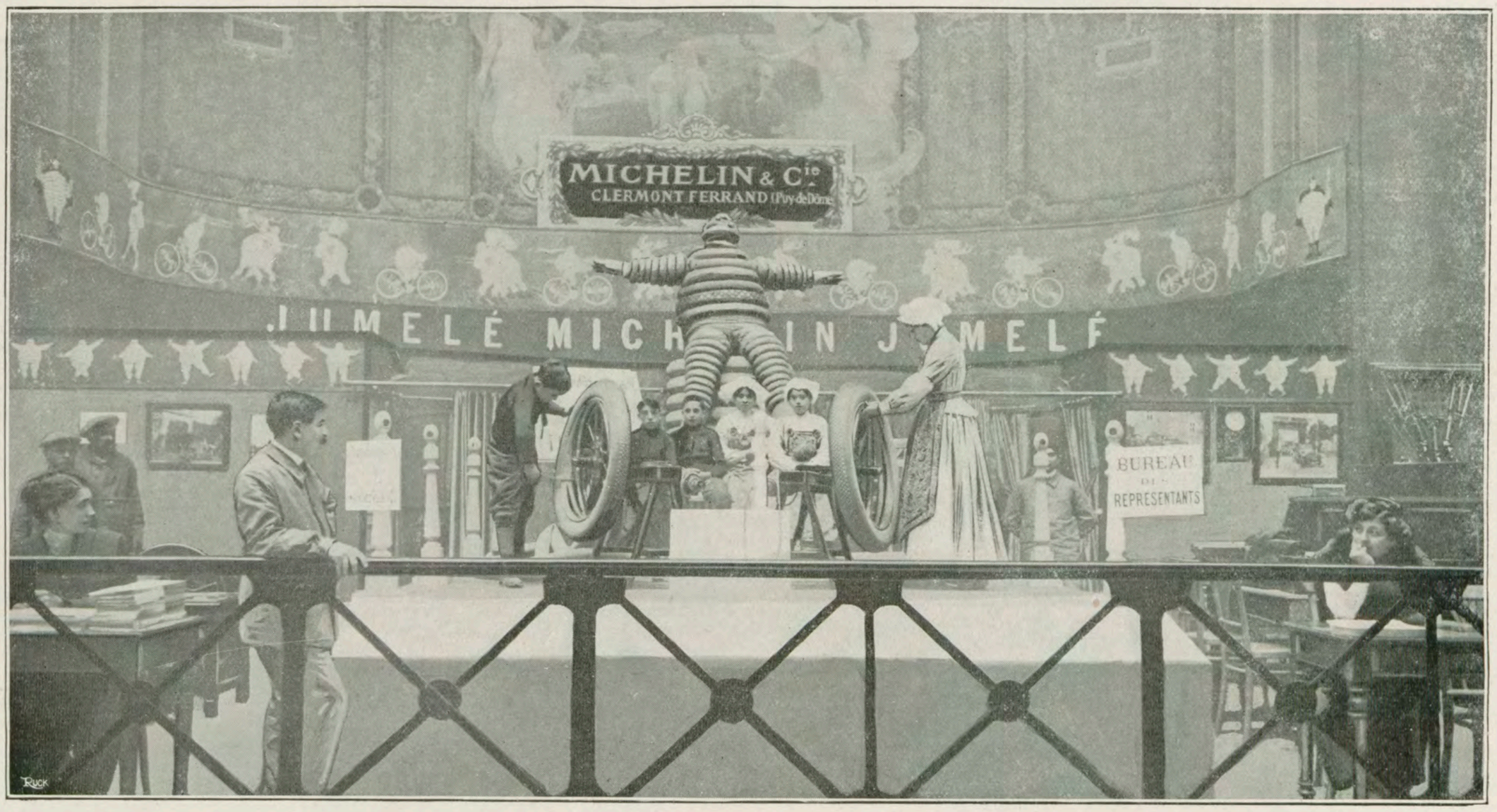
LA 10 CHX VINOT-DEGUINGAND



UNE VOITURE VRAIMENT PRATIQUE

La 10-chx Vinot-Deguingand, type 1914, convient admirablement aux médecins et hommes d'affaires. Elle est à deux, trois ou quatre places, suivant qu'on emploie ou non le strapontin tournant (qui se met dans un coffre) et le spider rentrant. Avec tous ces accessoires, cette jolie voiture n'est vendue que 7.700 francs.

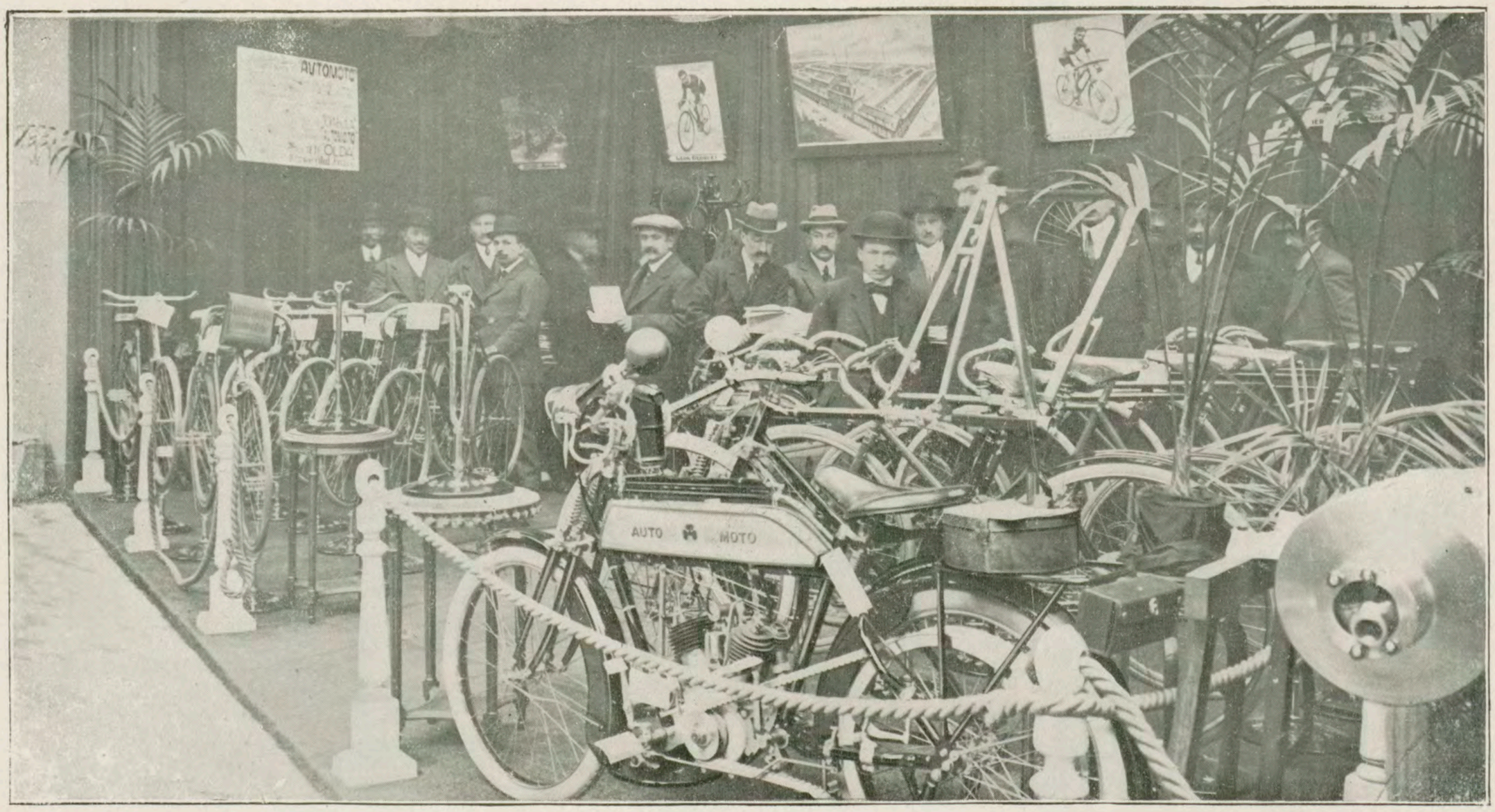
LE STAND MICHELIN



LES NOUVEAUTÉS DE MICHELIN

Selon son habitude, Michelin présente à son stand d'intéressantes nouveautés: cric, arrache-clous pour pneus lisses, pneus de secours, système inédit de démontage dont la démonstration est faite par de petites auvergnates, etc... Soixante-six pour cent des pneus montés sur les voitures exposées dans les stands sont des pneus Michelin!

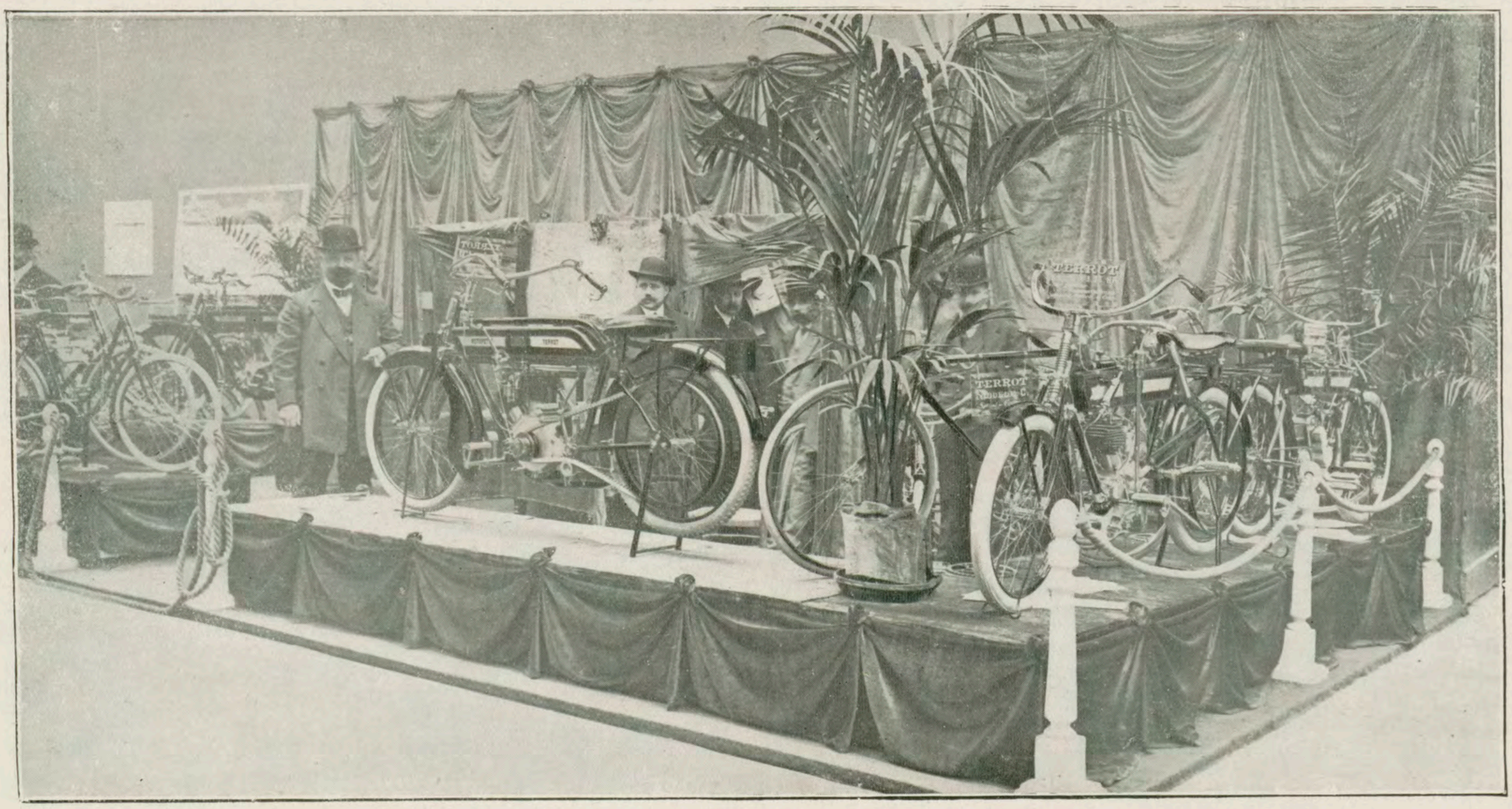
LE STAND AUTOMOTO



LA MACHINE DES CHAMPIONS

La célèbre maison de cycles et motocyclettes de Saint-Etienne, expose ses modèles 1914, merveilles de mécanique et d'originalité. Petit-Breton, sur sa bicyclette violine Automoto, a été le héros du Tour de France 1913, et Léon Georget, sur son Automoto également, a triomphé une fois de plus dans le Bol d'Or.

LE STAND DE TERROT



LA MARQUE SPECIALISTE DES BICYCLETTES ET MOTOCYCLETTES DE TOURISME

La maison Terrot et Cie, la grande marque Dijonnaise, s'est spécialisée dans la fabrication des engins de tourisme; ses bicyclettes ont remporté les premiers prix dans tous les concours du Touring Club et ses motorettes sillonnent toute la France.